N° 306. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

80 PHOTOGRAVURES

21 Juillet 1904
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

Un Plongeon en Tenue de Campagne à l'École de Joinville

Publications Pierre LAFITTE
Femina. — Musica.
La Vie au Grand Air.

9, avenue de l'Opéra, Paris.
Téléph. 280-52 et 280-56.
Télégr. SOCEDIL Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Les Appareils Photographiques DEMARIA Frères

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2 Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Metro-Station „COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

LE CONCOURS DE TOURISME

organisé par

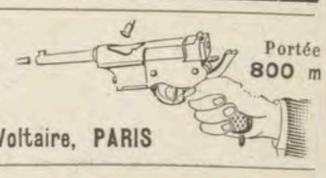
Gladiator

est ouvert à tous

Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à **GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)**

3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems *GLADIATOR* etc.

Le "Teuf-Teuf" pistolet automatique à répétition
Modèle AMERICAIN "Best Shooting Pistol".
Arme de défense incomparable, tirant 6 coups en 6 secondes.
Demandez le tarif au Directeur de l'IMPORT and EXPORT INTERNATIONAL AGENCY, 29, bd Voltaire, PARIS



Portée 800 m

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les

COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse

2 fr. le flacon de 100 comprimés — EXIGER LA MARQUE : VICHY-ÉTAT

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPECIALE
POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours dix dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 6f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

65 ANNÉES DE SUCCÈS

Alcool de Menthe de

RICQLÈS

SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC
la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES
EXIGER du RICQLÈS
HORS CONCOURS, PARIS 1900

COUVEUSE A RÉGULATEUR

Réussite 90 0/0
Un Mois à l'Essai
et par PAIEMENTS MENSUELS

Ier Prix : 2 Médailles d'Or
Au Concours pratique de Couveuses et d'Eleveuses à l'École nle d'agriculture de Rennes.
Œufs, Poussins, Volailles, etc. — Catal. illustré franco
Elevage St-V. MICHEL-LANGEAIS (I.-L.)

La Semaine Comique, par Henriot.

Le Touring remplaçant les poteaux par des perroquets qui chantent, comme aux courses : Voyez la côte ! "

La motocyclette de Mimi Pinson ! machine à coudre pour femmes à la fois d'intérieur et d'extérieur.

— Il est même certain que si Christophe Colomb avait eu à sa disposition une caravelle automobile il aurait découvert l'Amérique deux cents ans plus tôt.

— Le ministère de la Guerre cherche un type de voitures automobiles pour l'Intendance ; puisque votre voiture ne marche pas, vendez-la lui... l'Intendance est habituée à arriver toujours en retard.

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres.
Complément indispensable du massage.
Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

le flacon Franco Poste 2f.10 contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare 5f. ou domicile 5f.25

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne Orléans

La Contre-Enveloppe BILLET

131, Avenue de Neuilly, NEUILLY

a fait ses preuves
à VERSAILLES . 800 kilomètres
à PARIS-NICE . 3,000 kilomètres
à LONDRES . . . 1,650 kilomètres
et a obtenu les plus hautes récompenses

CHAMBRE A AIR

autoréparatrice
sans valves, indégonflable
Brevets STEINBERG
39, rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie

EOLE

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Auteuil

Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

LARBAUD-St-YORRE

La plus efficace contre les *Maladies* de *Foie* et de l'*Estomac*, le *Diabète* et la *Gravelle*.
EXIGER LA VRAIE SOURCE — REFUSER TOUTES LES CONTREFAÇONS

Téléph. 215.12
SOYONS PRUDENTS

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146, PARIS
Manufacture d'appareils pour l'usage intime des deux sexes
Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté
EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTÉRIEURE

SANTAL MIDY

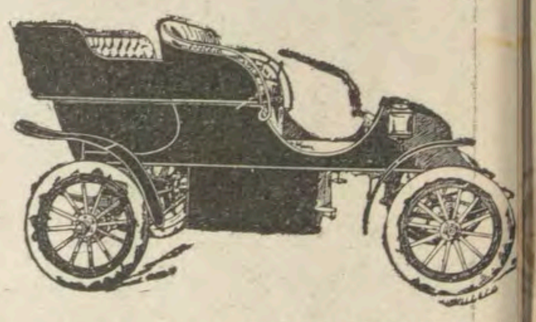
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
102, fauh St-Honoré, Paris

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes

ALCYON

PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

PLAQUES CADETT

Nouveautés Photographiques

ÉTABLISSEMENTS POULENC Frres
19, Rue du 4 Septembre
PARIS

MOTEURS

pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie

BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

21 Juillet 1904. — N° 306

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

A L'ARRIVÉE DE MARATHON. — LA DOUCHE DU VAINQUEUR (Cl. Vérascope Richard.)

Orphée, le vainqueur du 8e Marathon, un excellent coureur de seconde classe, qui ne s'attendait pas lui-même à triompher, arrive premier au Vélodrome Buffalo. Pour lui éviter la fatale congestion ou un coup de chaleur, un des soigneurs de Petit-Breton, le futur vainqueur du Bol d'Or, se détache et l'asperge avec une pompe à main. Bienfaisante douche dont Orphée est tout ragaillardi.

LA COURSE DE MARATHON

Les Concurrents, quelque cent mètres après le Départ.

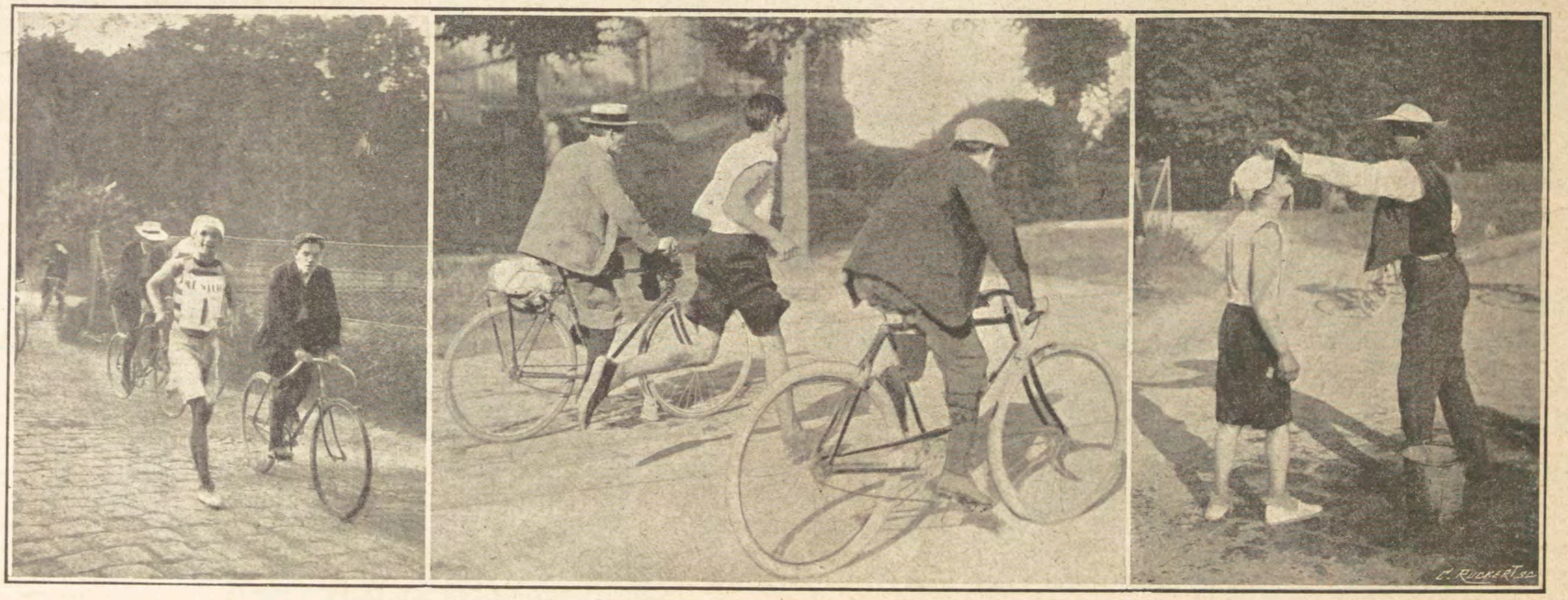
Deux cents mètres avant le passage à niveau d'Achères, les concurrents formant encore un groupe. On aperçoit en tête les favoris, Thomas, Segers, Cibot, Neveu, etc.

Le 14 juillet, par une chaleur tropicale, sur la classique distance de 40 kilomètres, d'Achères au Vélodrome Buffalo, le Vélo, *le doyen des journaux sportifs, a fait courir la course de Marathon. Elle a été gagnée par Orphée en 2 h. 41 m. 10 s., ne battant aucun record, ce qui n'a rien d'extraordinaire, étant donnée la chaleur tropicale que nous subissons.*

◓ ◓ ◓

MARATHON! Combien n'avons-nous pas vu de courses de Marathon, depuis celle qui fut gagnée à Athènes en 1896, lors des Jeux Olympiques, par un berger grec, Louys, dont cette victoire fit la fortune! Les courses de Marathon sont légion; on les a organisées un peu partout et pas toujours très sportivement, depuis ce Marathon primordial descendant lui-même du Marathon grec — vous savez bien : victoire de Miltiade sur les Perses en 490 avant Jésus-Christ, et l'histoire du soldat courant à Athènes annoncer le triomphe.

Le rénovateur des Jeux Olympiques, le baron Pierre de Coubertin, peut se vanter d'avoir eu une petite idée qui a fait son chemin, le jour où il a introduit une course de 40 kilomètres dans le programme de ses festivités



Cibot passant à Marly.

Cibot, un des favoris, est en tête et a le sourire en souhaitant le bonjour à notre photographe.

Segers, le grand favori.

Segers a quitté pour un instant le grand chapeau de toile que ses entraîneurs arrosaient avec conscience de temps à autre.

Soins en route.

Voici un concurrent qui reçoit, tel un cheval d'omnibus, un bon coup d'éponge imbibée d'eau.

athéniennes. A-t-il rendu un service à la cause sportive en incitant ainsi les coureurs à pied à disputer des épreuves d'aussi longue distance ? C'est à voir : il y a du pour, il y a du contre.

La masse du public se désintéresse du bel effort sportif d'un athlète couvrant un 100 mètres en un temps de record, parce qu'elle ne perçoit pas l'effort; qu'un Gonder saute 3 m. 69 à la perche, ça devient déjà plus perceptible pour elle, mais qu'un Len Hurst couvre 40 kilomètres en moins de deux heures et demie, alors c'est le triomphe ! Le plus ignare ès-choses sportives peut se rendre compte de l'effort fourni. Ainsi, la foule des indifférents, s'éduquant peu à peu, a permis aux sports de plein air de prendre l'extension atteinte aujourd'hui.

Tout serait donc pour le mieux si des exagérations regrettables ne se produisaient pas, hélas ! souvent. On abuse des longues randonnées, les "Marathons" se multiplient au grand dam d'éphèbes peu préparés à fournir 40 kilomètres au mois de juillet ou d'août, aux heures caniculaires. Les concurrents qu'on voit se traîner lamentablement le long des routes donnent une piètre idée du sport à ceux qui les voient passer.

Tristes, tristes, ces courses à pied là.

Le *Vélo* a, cette année encore, organisé le Marathon Professionnels, le seul, le vrai, l'unique, l'ancêtre des Marathons, et pour ce faire, a bravement choisi le 14 juillet ! A 2 heures on devait donner le départ du passage à niveau d'Achères et lancer sur Saint-Germain, Versailles, Ville-d'Avray et le pont de Suresnes la meute des concurrents suivie de la horde des entraîneurs et des suiveurs. Sur des routes poussiéreuses, encombrées comme le sont celles des environs du bois de Boulogne, ce jour-là après la Revue, c'était bien là une idée de M. de Pawlowski, humoriste nouveau né aux sports sérieux.

Les concurrents ont réclamé, les vrais sportsmen souriaient, la foule ignorait, et finalement on a retardé le départ du huitième Marathon Professionnels. Ce fut sage !

Il y avait un monde fou sur la route et pas un seul instant les organisateurs modestes l'ont cru uniquement attiré par le passage des concurrents. Ce fut un petit Marathon, genre Salon des Familles, qu'Orphée — sans sa lyre — a gagné en 2 h 41 m. 10 s. — un des plus mauvais temps faits depuis la fondation — devant Longevial et Volpati. Dans les battus : Segers, grand favori classé quatrième; Neveu, Thomas, Bagré, le jeune Mariage et un petit lot de nobles inconnus. Sur 102 coureurs engagés, 87 partants, 32 concurrents couvrant les 40 kilomètres en moins de 4 heures. Bilan modeste d'une épreuve terne, parce que disputée par un temps rendant absolument impossible tout effort physique sortant de l'ordinaire. D'accidents sérieux point. Ce fut heureux, d'autres Marathons le furent moins. Ainsi à Lille, ce même jour, se disputait le Marathon du Nord, entre Lille et Roubaix, 40 kilomètres de pavés avec la poussière noire des routes du pays ! Sur 91 partants, 7 seulement purent terminer la course. Le premier, Vrau, en 2 h. 46 m. 10 s., s'affaissa une fois le but atteint et dut être transporté à l'hôpital.

Voilà un Marathon comme il n'en faudrait pas beaucoup pour faire au sport plus de mal que de bien.

Pour conclure, mon opinion invariable sur les courses de longue distance : les fédérations sportives — sans épithète — devraient comprendre qu'il y a temps pour tout. Faire 40 kilomètres au mois de juillet, en plein soleil, avec 30 degrés de chaleur, c'est de la folie pure.

Le même effort, fait en octobre, par des hommes bien entraînés, sera sans danger et donnera l'occasion de luttes plus énergiques et, partant, plus intéressantes.

C'est pourquoi je loue les organisateurs de Marathon Amateurs d'en avoir fixé la date à l'entrée de l'automne, à une époque où le soleil est plus clément aux exploits athlétiques.

PAUL CHAMP.

Cibot au Chesnay.

Cibot toujours en tête semblait devoir gagner. Hélas ! la fatale crampe l'attendait à Saint-Cloud et il abandonnait.

Millot à Rocquencourt.

Millot à Rocquencourt était dans les dix premiers. Il a disparu dans les derniers kilomètres.

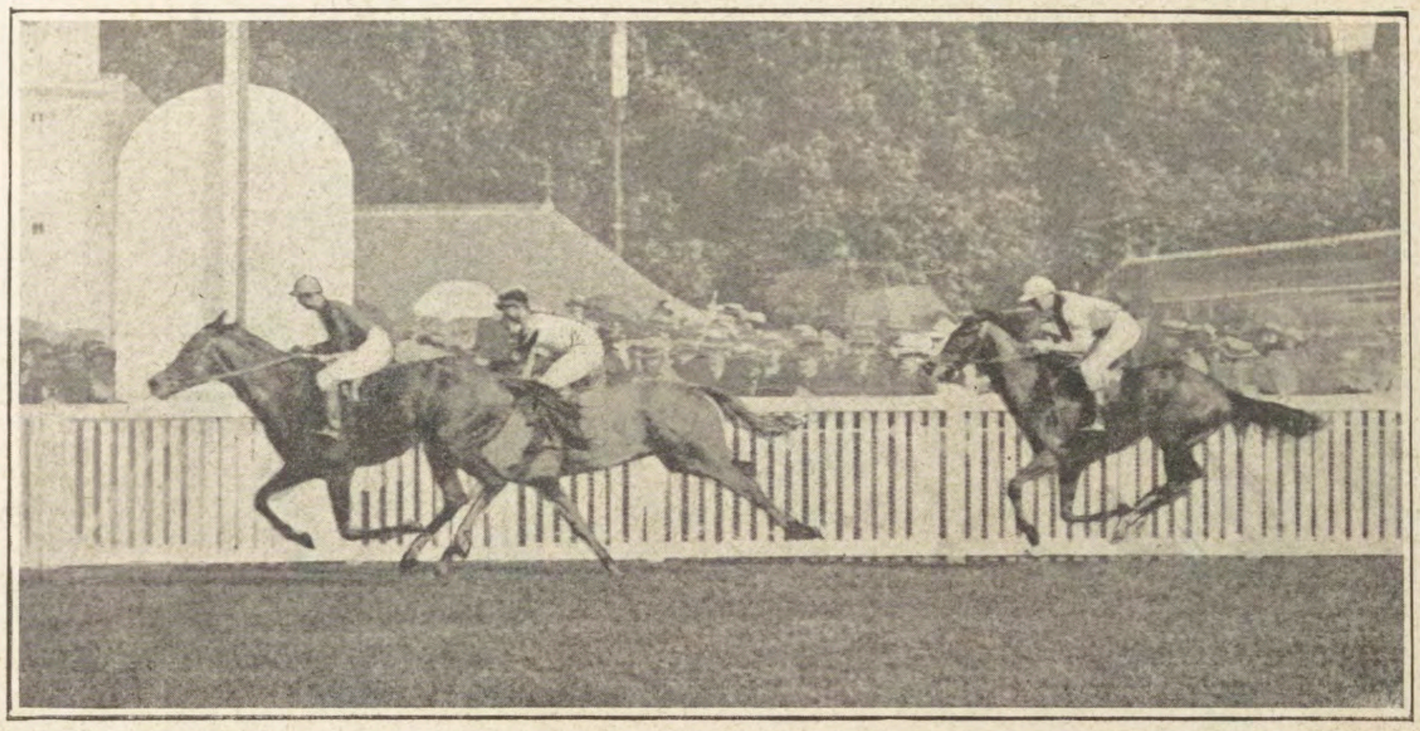
Thonon à la porte Saint-Antoine.

Encore un coureur qui semblait devoir se bien classer, mais qui, à l'arrivée, ne fut nulle part.

Orphée, sans sa lyre, mais avec un bouquet.

Le Prix du Président de la République, à Maisons-Laffitte

La nouvelle grande épreuve créée par la Société Sportive d'Encouragement, malgré l'époque avancée de l'année et une chal ur anormale, a été réussie en tous points. Elle fut la confirmation de l'excellence de la production du haras déjà fameux de M. Ed. Blanc, de la haute qualité de Denman comme entraîneur, de l'exceptionnelle habileté professionnelle de notre crack jockey, Georges Stern.



Gouvernant *Hébron* *Presto II*

Le Prix du Président de la République (100.000 f. et un objet d'art offert par le Président de la République, 2.500 m.).

◆ ◆ ◆

Combien de sportsmen, dimanche, pensaient à ce très brave homme et si parfait président de la Société Sportive que fut M. Eugène Adam, enlevé rapidement, quelques semaines avant que se courût sur cet hippodrome de Maisons-Laffitte — son œuvre — le Grand Prix de 100.000 francs — sa dernière pensée ?

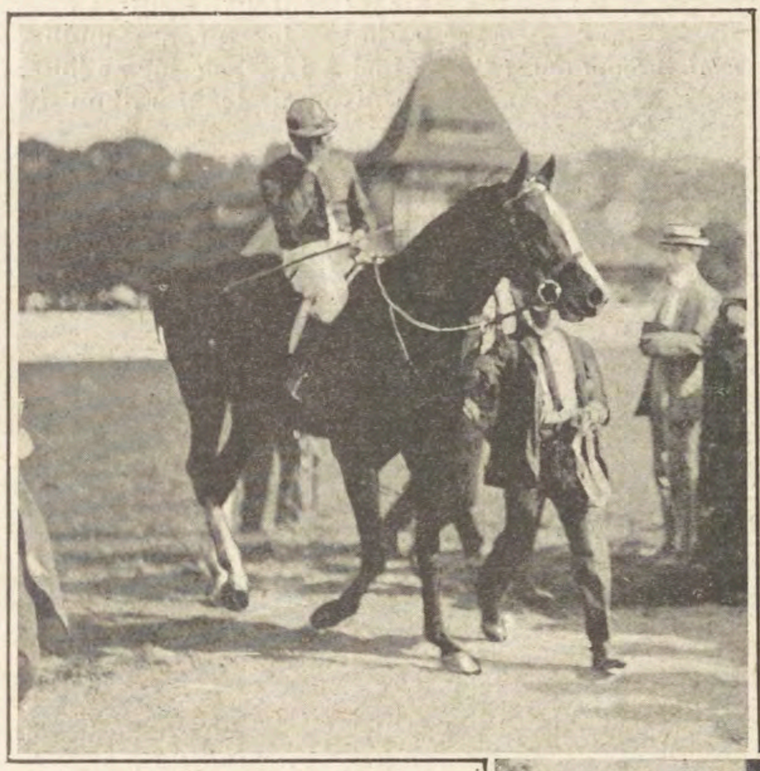
Il semble que cette épreuve, avec ces conditions simples de poids pour âge, soit appelée à un très, très grand succès : elle est, en effet, ouverte aux chevaux de trois ans et au-dessus de tous pays; elle peut donc réunir les meilleurs sujets des dernières générations, et permettre à des sujets non engagés dans les grandes épreuves précédentes, et qui se sont révélés tardivement, de conquérir un glorieux trophée.

Cette année, la présence de l'invincible jument de M. Abeille, la vaillante La Camargo, avait fait reculer bien des compétiteurs : sur 69 engagés, 10 sont restés après les forfaits et 6 seulement sont venus se ranger sous les ordres du starter. Gouvernant, à M. Ed. Blanc, lauréat de la Poule d'Essai des poulains et du Prix La Rochette, le vaincu du Derby d'Epsom; Lorlot, à M. Lepaute, qui triompha dans le Prix Lagrange et le Prix Godolphin, à Maisons-Laffitte; Presto II, à M. G. Dreyfus, qui sur 9 sorties fut 8 fois victorieux; Monsieur Charvet, premier du Prix Greffulhe, représentaient la production de 1901. Shebdiz, à M. Merle, et Hébron, au comte de Pourtalès, défendaient les intérêts de 1900.

Les jeunes ont triomphé de leurs aînés, et c'est Gouvernant qui s'est adjugé, plus facilement qu'il n'a paru, les 100.000 francs du Prix. L'élevage du Jardy et la production de Flying Fox ont ainsi ajouté cette somme rondelette à leur récolte de cette année qui dépasse le million.

La façon dont Gouvernant a gagné prouve une chose, c'est que si Georges Stern l'avait piloté en Angleterre, il aurait certainement gagné:

Ce fils de Flying Fox et de Gouvernante est un poulain froid, de caractère difficile, et difficile à manier.



La rentrée du vainqueur.
Gouvernant *par Flying Fox et Gouvernante. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, G. Stern.*

Après le Prix Codoman.
L'entraîneur Leight fait soigner le vainqueur Le Souvenir, par Le Sancy et Sylphine.

Le nouveau président de la Société Sportive d'Encouragement.
M. Robert Papin, qui a succédé à M. Eug. Adam, comme président de la Société Sportive d'Encouragement, va au-devant du Président de la République, qui est venu voir courir le nouveau prix qui porte son nom.

Georges Stern, qui le connaît, ne pouvait adopter que deux tactiques. Il pouvait faire lui-même son train, s'échapper dès le départ et ne pas se laisser rejoindre, mais Gouvernant tournant difficilement à droite, la dérobade était à craindre. Aussi notre crack jockey a attendu, se maintenant en dernière ligne jusqu'à l'entrée de la ligne droite et là il demandait l'effort, il secouait le poulain qui, bien soutenu, répondit à son appel.

Georges Stern gagne ainsi toutes les grandes épreuves de l'année. Quel dommage — et pour lui et pour M. Ed. Blanc — qu'il n'ait pas monté Gouvernant dans le Derby d'Epsom !

Franc Picard.

LE CONCOURS de TIR de LYON

Mlle Jeanne Gaillardie, de Toulouse, champion au fusil Lebel, debout, à genoux et couchée.

M. Conrad Staehli, de Saint-Gall (Suisse), champion du monde au fusil.

Mme Wichard, de Nogent-le-Rotrou, une lauréate du concours.

Le capitaine Probst, de Berne, et le commandant Pyc, du 5oe d'infanterie, deux champions du revolver.

Les tireurs suisses, premiers dans le classement par nations.

La Suisse arrive en tête par 4.542 points, contre 4.431 à l'Italie, 4.420 à la France, 4.271 à la Belgique, 4.206 à la Hollande et 4.071 à l'Argentine.

M. Lecoq, un champion de France, se rendant au parc de tir, chargé de munitions.

Candido Martinez — César Berraz — José Mazo

Les tireurs argentins, qui vont prendre part au concours de Saint-Gall.

M. Dufier, directeur général du Tir.

(Clichés Popineau).

Les tireurs italiens, classés seconds dans le classement par nations.

LES ESSAIS DU *MÉDITERRANÉEN II*

Le comte de la Vaulx vient de renouveler avec le Méditerranéen II *les expériences de stabilité aérostatique qu'il avait déjà tentées l'an dernier. Un incident malencontreux l'a forcé à y renoncer tout au moins jusqu'à l'an prochain.*

◓ ◓ ◓

PALAVAS-LES-FLOTS! Nom désormais illustre dans les annales du sport et de la science aéronautiques que personnifient à cette heure MM. Henry de la Vaulx et Henri Hervé.

La dirigeabilité des ballons au-dessus de la terre ferme est un problème et leur dirigeabilité au-dessus de l'eau en est un autre, et non moins passionnant et plus important peut-être, car enfin il ne faut pas l'oublier, l'eau couvre les trois quarts de la surface du globe et le plus ferme aéronaute ne sait jamais jusqu'où peuvent l'entraîner les courants aériens.

Or, de cette eau, qui est une menace, pourquoi ne ferait-on pas une alliée? Pourquoi ne lui demanderait-on pas le point d'appui mobile qui pourrait aussi servir d'élément directeur? Voilà la pensée d'où sont partis M. de la Vaulx et son savant associé, M. l'ingénieur Henri Hervé.

Il leur fallait d'abord une plage, d'accès commode, à proximité d'une grande ville, où ils pourraient travailler en toute indépendance : ils ont fait choix de Palavas-les-Flots!

En dépit de son nom mélodieux comme une vague méditerranéenne, Palavas n'était, n'est guère encore qu'un fort ordinaire village de pêcheurs, une simple colonie cettoise à l'embouchure du Lez. Avec le temps, Palavas est devenu le " bain de mer " de Montpellier, la grande cité voisine à laquelle le rattache un chemin de fer qui parcourt les 10 kilomètres intermédiaires en vingt et quelques minutes, les jours où il est en forme, et qu'un bon cycliste bat sans douleur à l'emballage. Palavas possède, d'ailleurs, un Casino, des restaurants, guinguettes, établissement de bains et tout ce qui fait qu'une plage est fashionable. Dépouillé de ses oripeaux ce n'est qu'un banc de sable aride. Son charme, c'est son double môle d'où l'on peut suivre le jeu des voiles à l'horizon, l'entrée et la sortie des barques ; et qui, chaque jour, et même chaque nuit, est occupé par les pêcheurs à la ligne dont quelques-uns sont de remarquables virtuoses; je pense à Malabave, mon maître, Jean-Pierre, le charmeur de loups et quelques autres dont je vous dirai les exploits un jour.

Le *Méditerranéen II* fait sa première ascension au déviateur.

Mais revenons à nos ballons.

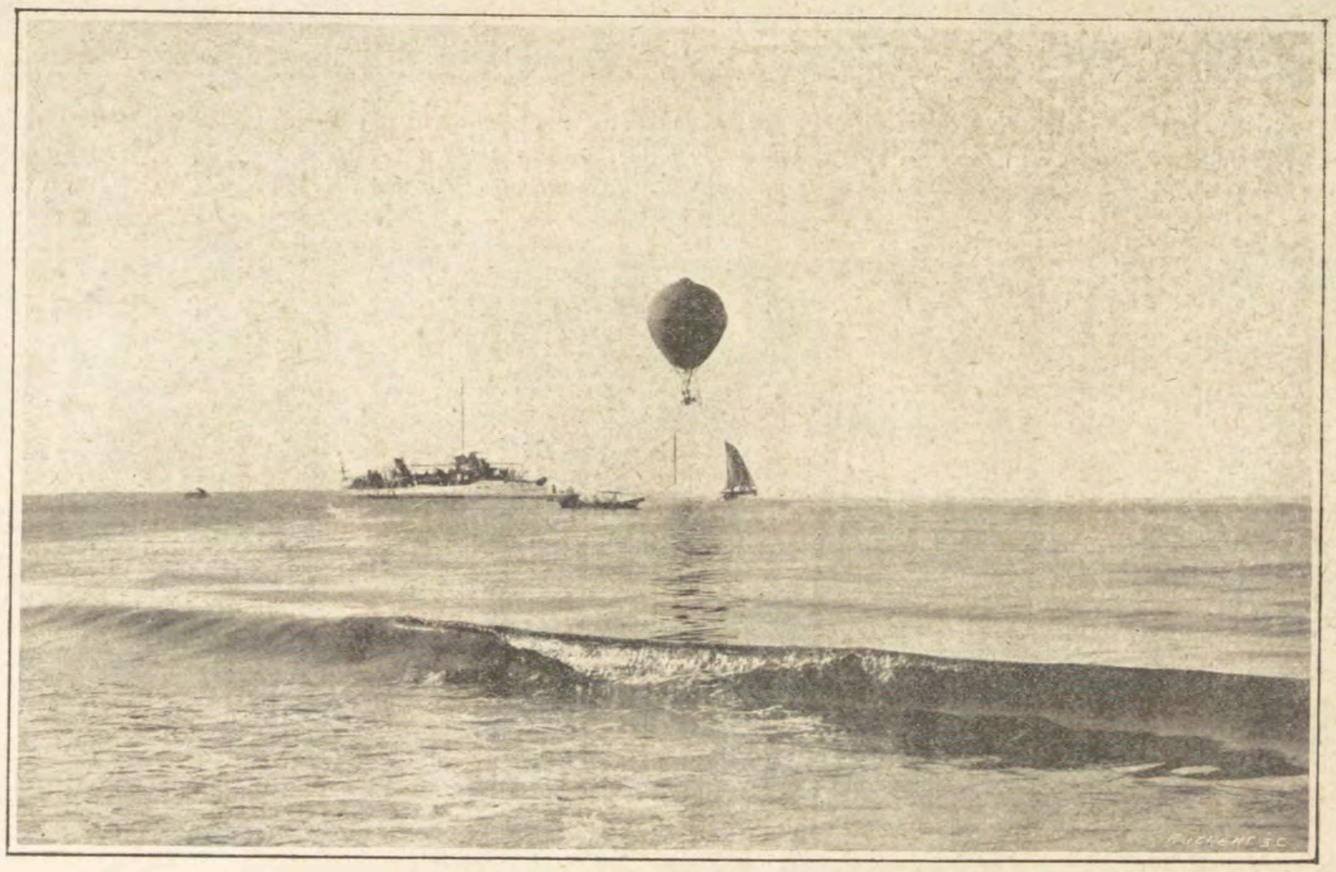
Depuis plusieurs années, MM. Henry de la Vaulx et Hervé se sont installés à Palavas. En 1902, ils avaient fait construire sur la rive droite, par les soins de M. Carlier, l'excellent architecte et sportsman montpelliérain, un gigantesque hangar de planches, qui devait abriter et abrita le *Méditerranéen I*, de glorieuse memoire. Là, pendant des jours et des semaines, les travaux se poursuivirent. Le ballon était pourvu d'un stabilisateur et d'un déviateur qui devaient assurer son équilibre et sa dirigeabilité relative. Et je me rappelle les foules émerveillees qui suivaient toutes les péripeties du drame en perspective; la fièvre de ruche qui régnait sur ce coin de plage méditerranéenne, au cours des longues journées et des soirées de ce septembre 1902. Les organisateurs avaient à lutter contre toutes sortes de difficultés : l'obstination des vents contraires, le manque d'eau douce, comme aujourd'hui; l'impatience même de cette foule méridionale, nerveuse, bruyante, prête à la blague facile, comme au bravo!

Un jour, quelle ne fut pas la surprise du public de trouver la mer rouge, rouge d'ocre jusqu'à 100 mètres et plus du bord. Certaines opérations préalables au gonflement de l'aérostat avaient nécessité l'emploi de substances colorantes, et les pêcheurs hostiles se demandaient si ce maudit ballon n'allait pas tuer leurs poissons.

Un matin, je ne vis plus celui-ci se balancer dans sa niche de planches; il s'était envolé à l'aube, déjouant la surveillance des guetteurs penauds. On sait la suite, et qu'après des essais, fort intéressants, le *Méditerranéen I* termina son voyage à Cette. Quelques jours plus tard, un cyclone formidable abattait le hangar, et de cet édifice superbe il ne restait qu'un amas de planches.

En 1902, Palavas ne vit pas M. de la Vaulx, mais l'aéronaute n'abandonnait pas son idée, et le hangar était reconstruit, sur la rive gauche cette fois.

Sa récente tentative, présente à tous les esprits, n'est pas une répétition de la précédente; elle en est la continuation; elle marque un progrès de plus dans la conquête de l'air et — on peut le dire — de la mer. Le *Méditerranéen II* était pourvu d'un moteur à l'alcool de 22 chevaux, actionnant une hélice de 7 m. 30 de longueur qui devait lui assurer une certaine dirigeabilité. Et pendant quelques jours, Palavas-les-Flots a eté le théâtre des mêmes scènes qu'il y a deux ans : invasion de la foule avide de voir; attente énervée du public; arrivée, en vue des côtes, du contre-torpilleur *Pertuisane*, mis à la disposition des audacieux navigateurs pour suivre leurs tentatives; envolement du ballon automobile qui, le 13 juillet — retenez cette date — évolue à 600 mètres au large et regagne son point de départ.



La rentrée du ballon, remorqué par le contre-torpilleur la *Pertuisane*.

Puis, le lendemain, une panne du moteur met un terme aux essais du *Mediterranéen II*, qui vient, en derivant, atterrir près de la petite plage des Aresquiers.

Et par cette écrasante après-midi de juillet, me voici tout à coup songeant à cette aube si fraîche de septembre 1903, où revenant dans la barque du grand Malabave d'une pêche lointaine au thon, je fixais là-bas, sur la côte, invisible encore, un point fin ressemblant à la tente d'un Arabe perdue dans le désert : la guérite alors vide, comme aujourd'hui, du *Méditerranéen II*.

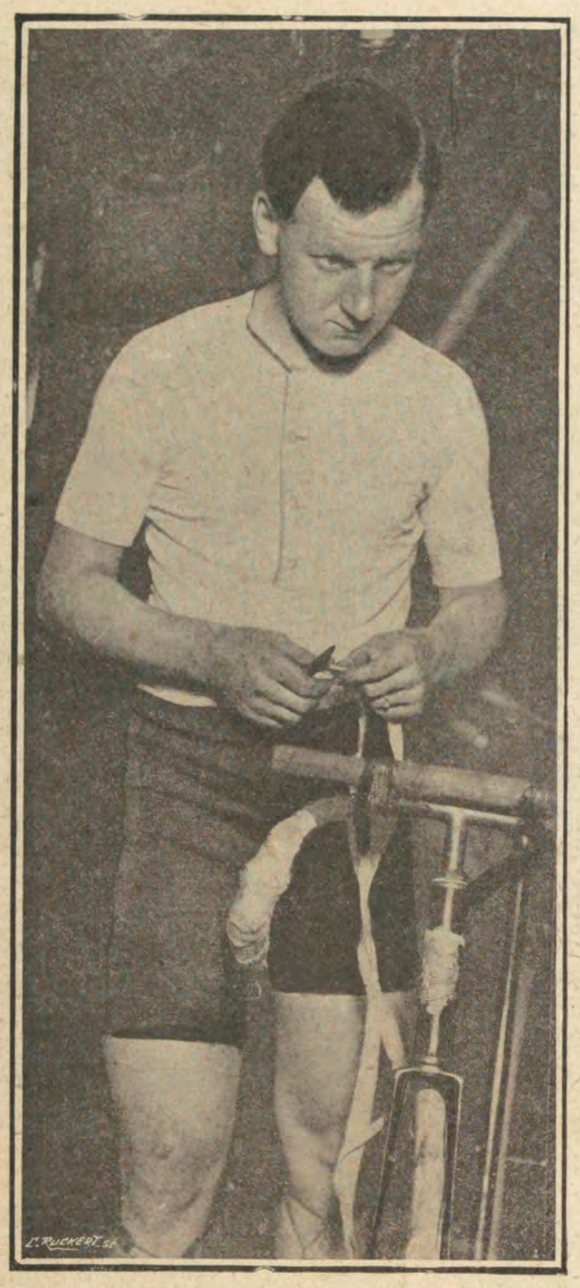
PAUL HAMELLE.

*

Le Bol d'Or, impressions d'un Américain

La course annuelle de 24 heures, dite du Bol d'Or, servait de débuts en Europe au coureur américain Leander. Insuffisamment préparé, celui-ci a dû, à son grand désespoir, abandonner à la troisième heure. Ce sont ses impressions que nous donnons ci-dessous.

◓ ◓ ◓



Leander, avant son départ, ajuste un guidon supplémentaire.

J'ai débuté en Europe par une défaite. J'en suis navré, mais je dois au public français quelques explications sur cette course du Bol d'Or sur laquelle j'avais fondé tant d'espérances

Tout d'abord je dois dire que je suis arrivé en Europe beaucoup trop tard. Débarqué à Paris le 4 juillet, je n'avais que neuf jours pour me préparer à une course de cette envergure. J'avais cru jusqu'à mon arrivée chez vous que le Bol d'Or se disputait sans aucun entraîneur.

Les huit jours qui précédèrent la course, je les employai à m'entraîner dur matin et soir. Derrière une motocyclette, je couvrais chaque jour une cinquantaine de kilomètres.

Lorsque je me suis présenté au départ du Bol d'Or, je n'avais qu'une crainte : c'est d'être forcé de m'arrêter au bout de quatre ou cinq heures. " Les Européens, m'avait-on rabâché cent fois, font 24 heures d'une seule traite ". La vitesse ne m'effrayait pas. Aussi vite que Petit-Breton et Georget marcheraient, je les suivrais.

Au départ, favorisé d'un temps idéal, il y avait foule au vélodrome Buffalo. Beaucoup de mes compatriotes étaient dans les loges, disposés à passer la nuit.

Mon service d'entraîneurs était parfaitement organisé par Bourotte. Il était composé de Jacquelin, Conelli, Hedspath, Bocquillon, Lootens, Trante, Impens, Cresson, Couland, Jue, Vasserot.

Au départ, je donnai à mes entraîneurs l'ordre de rester derrière Petit-Breton. J'étais convaincu que l'Argentin allait mener un train terrible pendant les premières heures. En effet, dès les premiers tours, l'allure fut absolument stupéfiante. Dans l'étroit sillage des tandems et des bicyclettes, marcher par moment à plus de cinquante kilomètres à l'heure, voilà une chose à laquelle je ne m'attendais pas. Enfin je suivais et très facilement encore.

A la fin de la première heure, nous ne sommes plus que trois en tête, séparés par la longueur de nos tandems. Georget s'accroche désespérément derrière nous. Cet homme a décidément beaucoup de valeur. Son style est saccadé, son coup de pédale est mauvais, mais il avance.

(Cl. au magnésium) | Laeser | Petit-Breton | Muller | Leander | Georget

Le départ du Bol d'Or. — Vélodrome Buffalo, 13 juillet, 10 h. 1/2 du soir.

Le " speaker " nous apprend qu'en une heure 45 kil. 050 mètres ont été couverts. C'est fantastique. Le record précédent était à Lesna avec 41 kil. 920 mètres.

La seconde heure n'amène aucun changement. Nous sommes toujours trois en tête. Et le train est toujours aussi vif. L'enthousiasme du public va "crescendo". Petit-Breton multiplie les démarrages. Je commence à trouver que cela va vite. Et je me demande si, pendant vingt-quatre heures, les jambes vont continuer à tourner à cette vitesse.

Hélas ! je ressens tout à coup, dans la jambe droite, une douleur vive. Je lâche mon guidon et de la main je me frictionne vigoureusement. Rien n'y fait. C'est une crampe. Je prends le parti de descendre pour me faire masser. En me voyant quitter la roue de Breton, le public hurle d'enthousiasme. On applaudit, on siffle. C'est un tintamarre indescriptible.

Moi, je descends me livrer aux mains expertes d'un masseur. Cinq minutes après je suis en état de remonter. Mais je m'aperçois que l'un de mes pneumatiques vient de rendre l'âme. Je saisis donc la première bicyclette venue, celle d'un entraîneur. Mais je ne suis pas du tout à ma position. Je rentre dans le peloton de tête, et soutiens le train pendant une demi-heure. A ce moment, ma selle étant beaucoup trop basse, je ressens à nouveau la douleur qui m'a arrêté tout à l'heure. Et je descends pour la seconde fois.

Les trois frères Mazan dans leur cabine.
Au milieu l'aîné, Petit-Breton, gagnant de l'épreuve.

Pendant ce temps, mes deux rivaux, Georget et Petit-Breton, marchent toujours à un train d'enfer. Leur avance s'augmente constamment. J'ai maintenant 13 kilomètres de retard. Je sens la partie perdue pour moi et tous mes efforts inutiles. J'abandonne, au grand désappointement du public resté considérable malgré l'heure avancée.

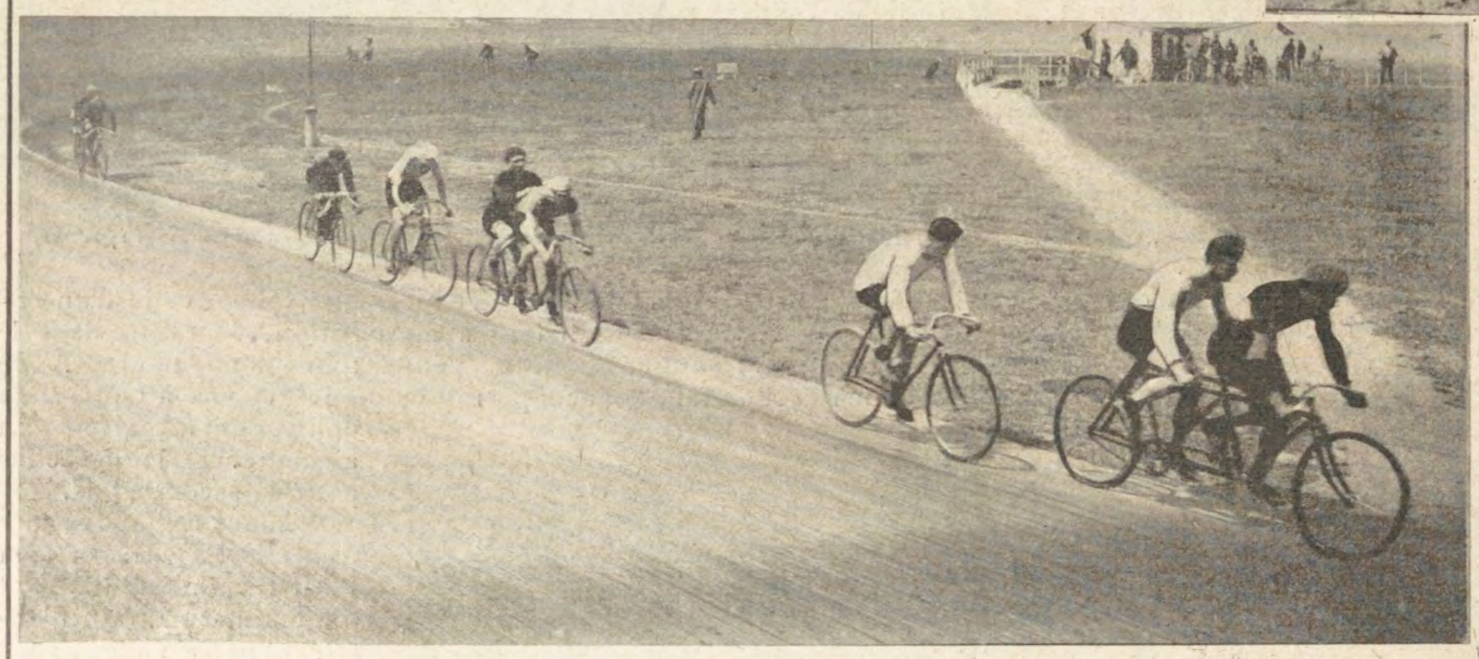
Pour ma part, je ne suis pas fâché de voir que les athlètes de ce côté de l'eau valent ceux de notre côté. Il est certain que s'ils suivaient un entraînement rigoureux en vue des six jours de Madison-Square-Garden, ils auraient, pour le moins, tout autant de chance que nous d'enlever cette grande épreuve sportive mondiale.

Geo R Leander

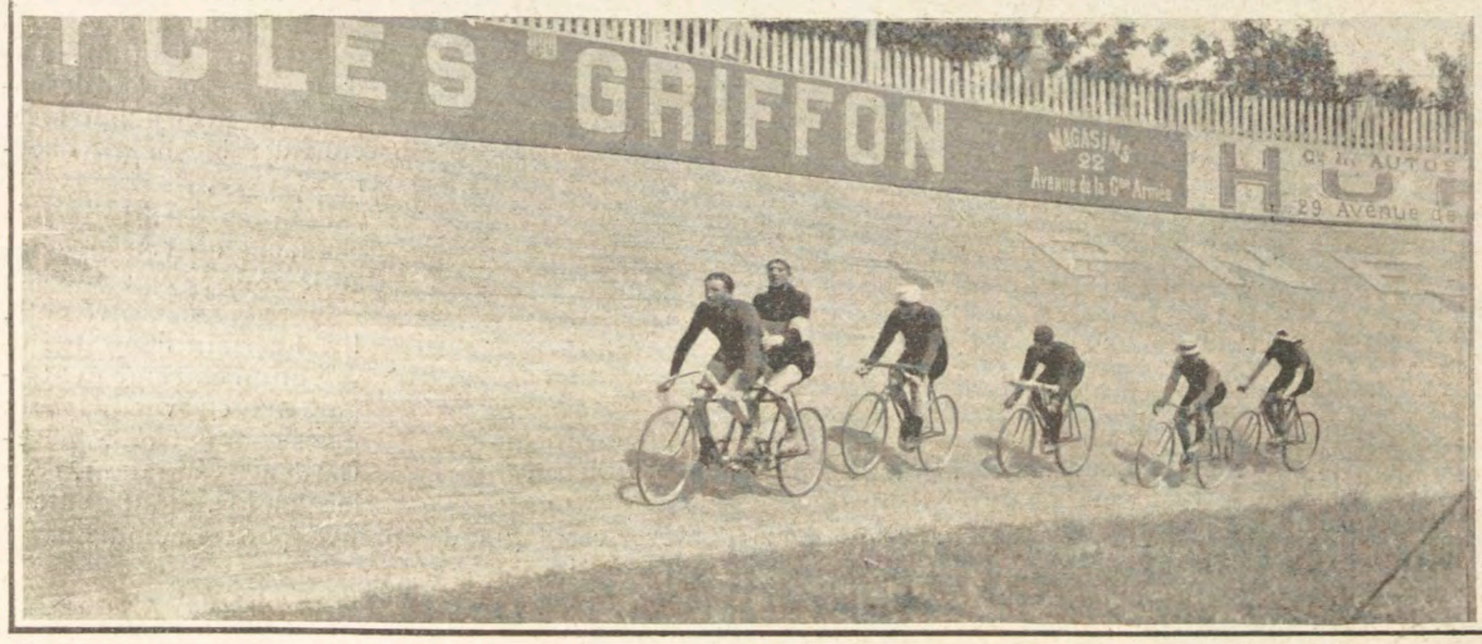
LES 24 HEURE

8 heures du matin.
On ne dirait pas que depuis la veille à 10 heures, les concurrents n'ont pas quitté la piste.

Aspect général du Vélodrome
La pelouse est transform



9 heures — **Une vue prise de la tribune du juge.**
Georget en tête, suivi de Petit-Breton et Vanderstuyft.



10 heures.
Vanderstuyft, qui a fait toute la course sans entraîneurs, se cramponne désespérément à la roue de Tripier.

Midi
Toute ombre a disparu. Sous l'imp

S DU BOL D'OR

lo pendant la course du Bol d'Or.
un campement de nomades.

4 heures.
Un entraîneur adroit passe un réconfortant à Tripier.

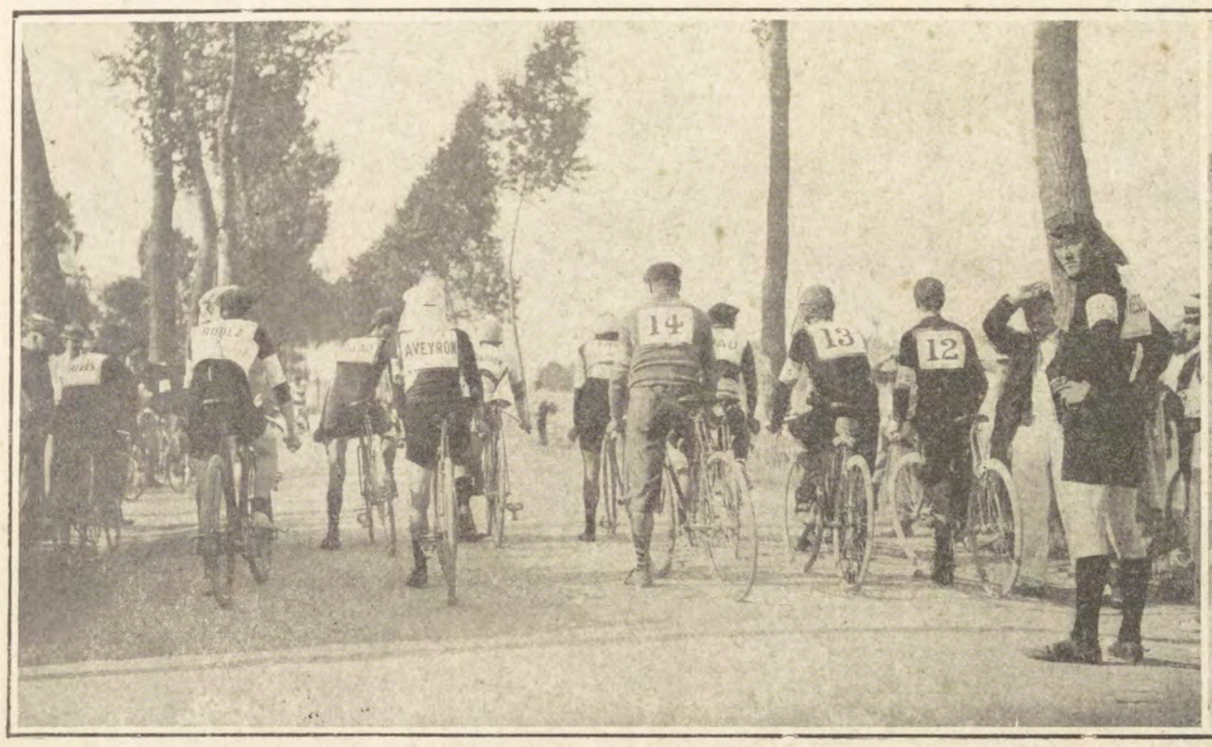
7 heures.
Petit-Breton tient toujours la tête. L'infortuné Georget continue pour la seconde place.

es étés.
soleil, les concurrents tournent toujours.

Petit-Breton, 1er. Georget, 2e Vanderstuyft, 3e. Muller, 4e. Laeser, 5e. Lefèvre, 6e.

10 heures 35.
C'est fini depuis cinq minutes. La dernière photographie avant d'aller se coucher.

LES COURSES DU "JOURNAL"



Départ d'une série cycliste à Villeneuve-Saint-Georges.
Les gagnants des épreuves de province portent sur le dos le nom de leur ville ou de leur département.

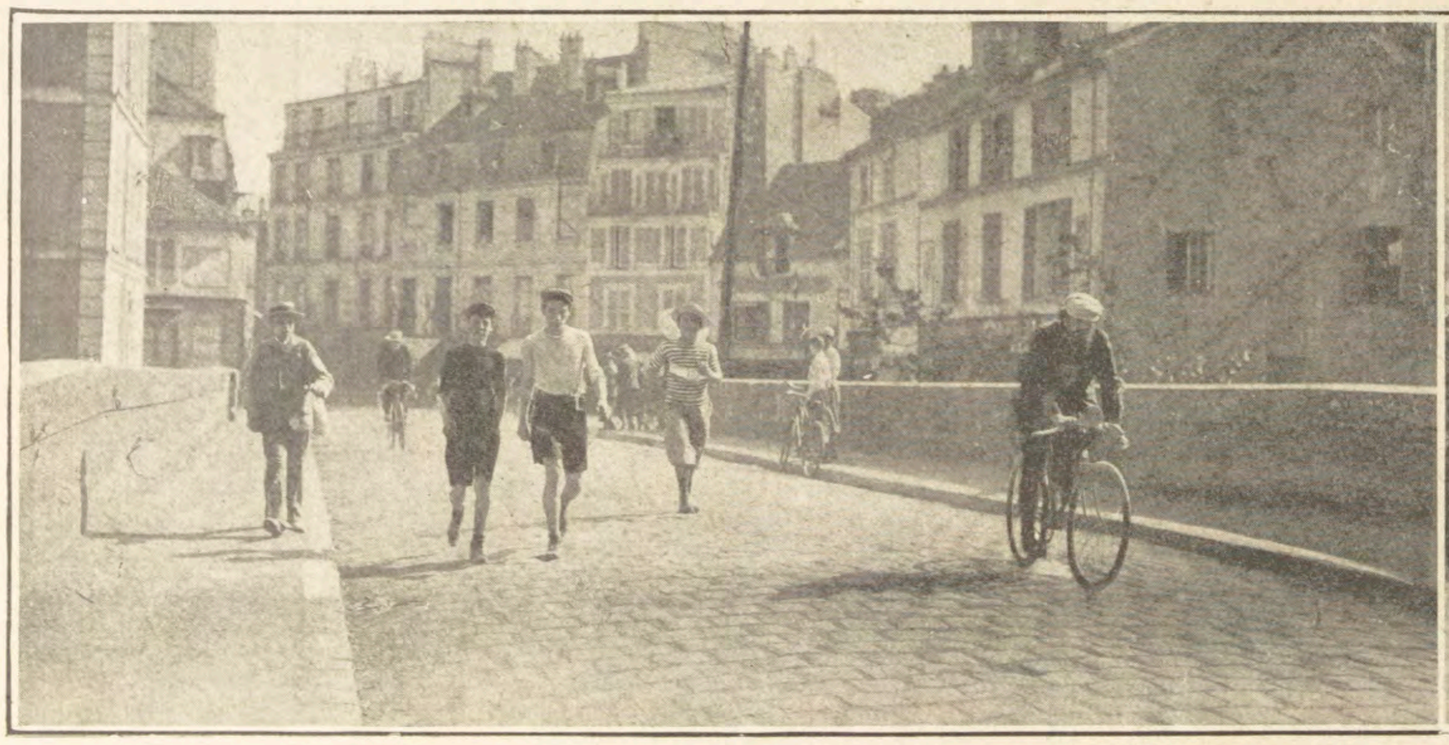
Le premier peloton passe sous le pont de Draveil.

Notre confrère politique, le *Journal*, avait organisé, dès le début de la saison, une série de courses pédestres et cyclistes dans chacun des 86 départements, en même temps qu'une suite d'épreuves analogues, dans le département de la Seine, ouvertes à certaines catégories de métiers. Ce sont les gagnants de ces 200 courses qui se sont rencontrés dimanche dernier dans deux gigantesques finales où la varieté des origines des concurrents mettait un pittoresque inusité.

Les cyclistes partis de Villeneuve-Saint-Georges, se rendaient à Fontainebleau d'où, après un succulent déjeuner, ils revenaient à Montgeron où se faisait l'arrivée finale. Les marcheurs avaient à couvrir les 45 kilomètres qui séparent Melun de Paris.

La journée fut complète, car, après le banquet offert par le *Journal*, à l'Hôtel Moderne, il y eut soirée dans la Salle des Fêtes de la rue Richelieu.

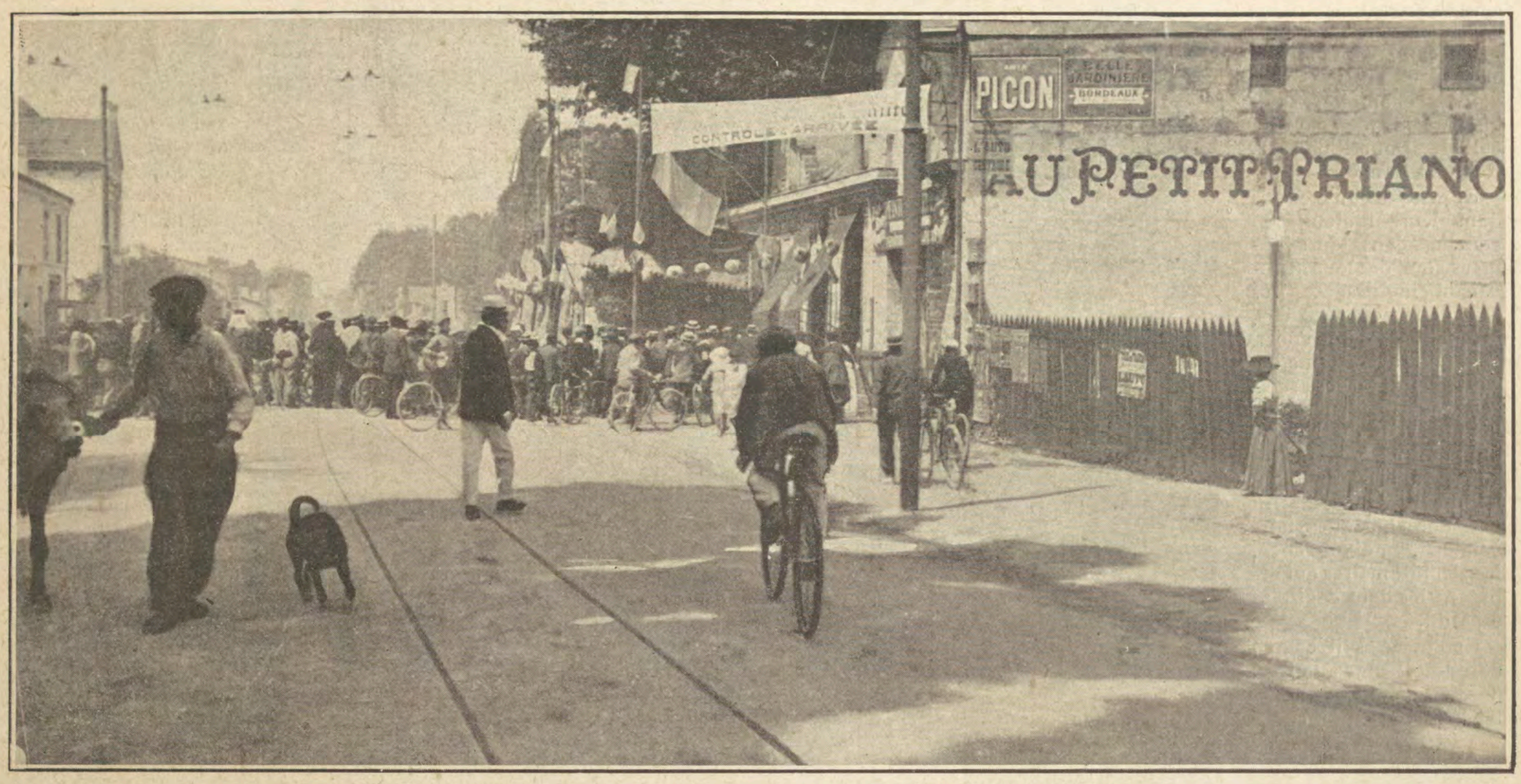
Les vêtements des concurrents avaient été transportés par automobiles à Fontainebleau, où chacun put les reprendre à l'arrivée.



Les concurrents de l'épreuve pédestre passent sur le pont de l'Yères, à Villeneuve-Saint-Georges.

Defaye, gagnant de l'épreuve pédestre, à son arrivée à Melun.

Le Tour de France, 3e et 4e étapes



Le contrôle d'arrivée au pont de la Maye, à Bordeaux, point terminus de la quatrième étape.
C'est Pothier qui a remporté cette quatrième étape, devant César Garin et Beaugendre.

Au moment où paraît ce numéro, les concurrents du Tour de France sont bien près de finir l'avant-dernière étape (Bordeaux-Nantes) de leur longue randonnée.

Dans la Vie au Grand-Air *de la semaine prochaine, nous donnerons le palmarès complet de cette épreuve gigantesque à laquelle s'intéresse le monde cycliste entier. Contentons-nous aujourd'hui de relater certains épisodes qui ont emaillé les deux étapes méridionales : Marseille-Toulouse et Toulouse-Bordeaux.*

◓ ◓ ◓

Nous avons laissé les concurrents se reposer, à Marseille, sous les arbres séculaires des allées de Meilhan et du cours Belzunce. Le séjour du "Tour de France" dans la cité phocéenne ne donna lieu à aucun incident. La décision des organisateurs infligeant des amendes aux coureurs ayant fraudé dans la premiere étape, et la disqualification définitive de Chevallier, avant le départ de Lyon, étaient chez les concurrents restant en présence le sujet général des conversations.

La mise hors de course d'un autre routier : Payan, le champion d'Alais, avait surexcité les esprits, et avant que le drapeau du starter ne s'abaissât au contrôle de Saint-Antoine, les concurrents étaient avertis qu'ils auraient maille à partir avec un certain public des environs de Nîmes et qu'ils n'atteindraient pas sans grabuge le contrôle de cette ville.

Un homme prévenu en vaut plusieurs! Arrivé à Nîmes, le peloton de tête fut assailli par les compatriotes du disqualifié Payan, à coups de poing et à coups de matraque. Force fut aux coureurs et aux organisateurs de tirer leurs revolvers pour se frayer un chemin à travers la foule hurlante. Ah!

Pour avoir fait le tour de France, on n'en est pas moins galant !
Le vainqueur de la quatrième étape, Pothier, embrasse la jeune femme qui lui remet un bouquet à son arrivée au Vélodrome.

◓ ◓ ◓

les "Tour de France" se rappelleront leur réception à Nîmes !

Comme l'an dernier, c'est Aucouturier qui a remporté l'étape Marseille-Toulouse, certes, la plus dure de toute la course. Le terrain accidenté, le soleil brûlant des bords de la Garonne, tout a contribué à rendre pénible la tâche des concurrents. Derrière Aucouturier, Cornet, un jeune coureur qu'il ne faut pas confondre avec le stayer marseillais, a fini second, à une longueur de machine. Quant au "tandem" Pothier-Garin, retardé au contrôle de Carcassonne, il n'a jamais repris contact avec les deux "leaders" et il n'a même pas eu la consolation de finir en tête du second peloton, puisque Beaugendre, le routier de Salbris, s'est trouvé là pour le battre à l'emballage.

Trente et un coureurs furent régulièrement contrôlés à Toulouse le 14 juillet, devant une foule enthousiaste. Et cette même foule, ou tout au moins une foule analogue, s'est retrouvee dimanche matin pour assister à l'envoi des courageux routiers vers Bordeaux, par la route classique qui court le long de la Garonne, à travers toutes ces agglomérations spor-

tives qui s'appellent Grisolles, la patrie du joyeux Dargassies, Montauban, Castel-Sarrasin, Moissac, Agen, où repose depuis quinze jours la dépouille ensanglantée de notre pauvre champion Dangla ; Marmande, pays du celebre Bourrillon ; La Réole et Langon.

Et pendant qu'étendus dans leurs fauteuils ou couchés dans leurs hamacs sous quelque frondaison jaunissante, les bons bourgeois parisiens, incapables d'un effort, agitaient avec peine devant leurs faces ruisselantes de sueur le " Petit vent du Nord " obligatoire, nos braves coureurs, bravant le soleil du midi, arpentaient par une chaleur à faire éclater des noix de coco, les 260 kilomètres qui separent les deux capitales du Midi.

Et l'on ne sait ce que l'on doit le plus admirer, du courage de ces hommes ou de leur incons-

Pothier, Maurice et César Garin à leur arrivée sur la piste du Vélodrome du Parc, à Bordeaux.

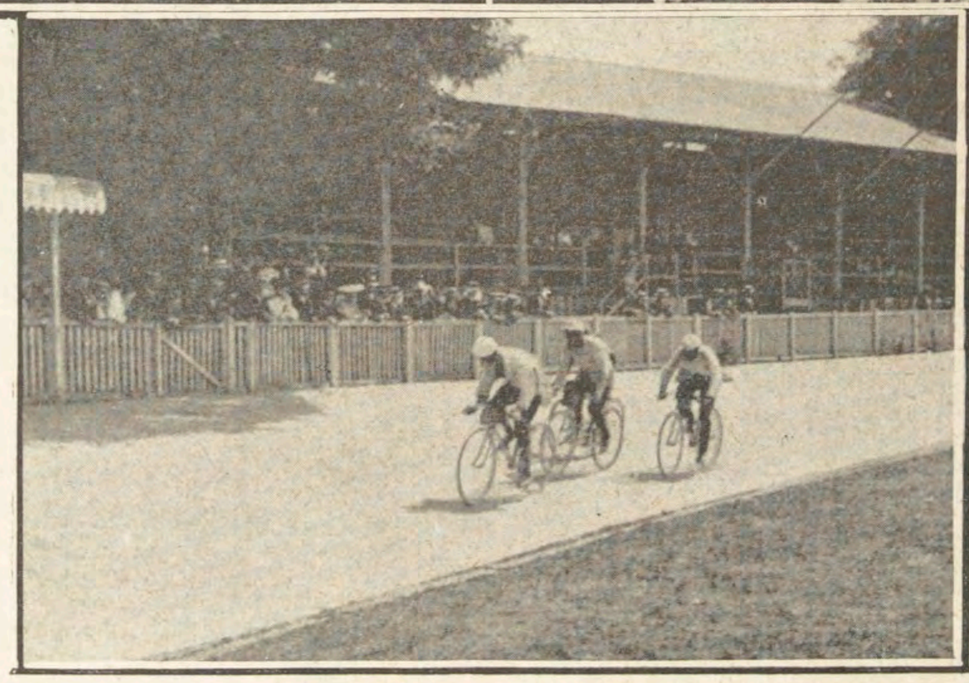
César Garin explique sa course à notre confrère Lefèvre, méconnaissable sous son grand chapeau.

Samson, plus courageux qu'heureux, continue bravement la course, « car on ne sait pas ce qui peut arriver d'ici à Paris! »

cience, en présence du danger imminent de la redoutable congestion.

Au Pont de la Maye où se jugeaient les arrivées de la quatrième étape, Pothier, la révélation du " Tour " de 1903, s'est classé premier, battant à l'enlevage Garin junior plus vite que son aîné, Beaugendre, Maurice Garin, Jousselin; Aucouturier et Cornet, les deux triomphateurs de l'étape précédente, n'ont pu que finir sixièmes dead-heat. Ils ont été victimes de nombreux incidents de route car le clou pneumaticide a encore fait des siennes.

Pour cette fois, les malandrins n'ont pas fait des leurs aussi bien, l'étape toute entière se disputant en



Les frères Garin, Pothier et Beaugendre sur le kilomètre final au Vélodrome du Parc.

plein jour. Des embuscades comme celle de Saint-Etienne, des guet-apens comme celui de Nîmes ne peuvent réussir qu'avec la complicité de la nuit. Et puis l'on ne voit pas bien le brave Dargassies faisant semer de chausse-trapes, par ses compatriotes, la traversée de Grisolles!

Mais les clous, nous l'avons dit, les clous de Bordeaux-Paris, ont fait leur réapparition. Je les connais pour avoir eu avec eux de trop intimes rapports et avoir terminé sur la jante l'étape de Blois-Orléans que j'avais entreprise à bicyclette pour aller juger, au 300e kilomètre, l'arrivée de la prime de la *Vie au Grand Air*. J'ai même eu le plaisir d'y rencontrer notre rédacteur en chef réparant, sur le bas côté de la route, les pneus de sa voiture, victime du même accident. Ces clous, Aucouturier les a rencontrés et il serait curieux de savoir s'ils sortent de la même fabrique.

Car il est à constater que, ainsi qu'à la guerre, ce sont toujours les mêmes qu'on fait tuer, dans les courses ce sont toujours les mêmes qui crèvent. Il y a évidemment là un hasard intelligent.

Si cela continue, les courses sur route ne seront plus possibles qu'à la condition de placer des gendarmes et des contrôleurs à toutes les bornes kilométriques du parcours.

Et peut-être obtiendra-t-on, enfin, par ce procédé énergique, une course à l'abri de tout soupçon!

VICTOR BREYER.

LA SEMAINE AUTOMOBILE D'OSTENDE

Il est peu de villes que la nature ait aussi mal dotées qu'Ostende pour le sport. A part sa splendide plage de sable, qu'il a fallu encore maintenir, il n'y avait rien, et pourtant il n'en est guère aujourd'hui qui puissent offrir à tout sportsman éclectique ce que j'appellerai volontiers une telle gamme de sports. Courses de chevaux, polo, régates à voiles et à moteur, tennis, tir aux pigeons, et courses d'automobiles, il ne lui manque rien.

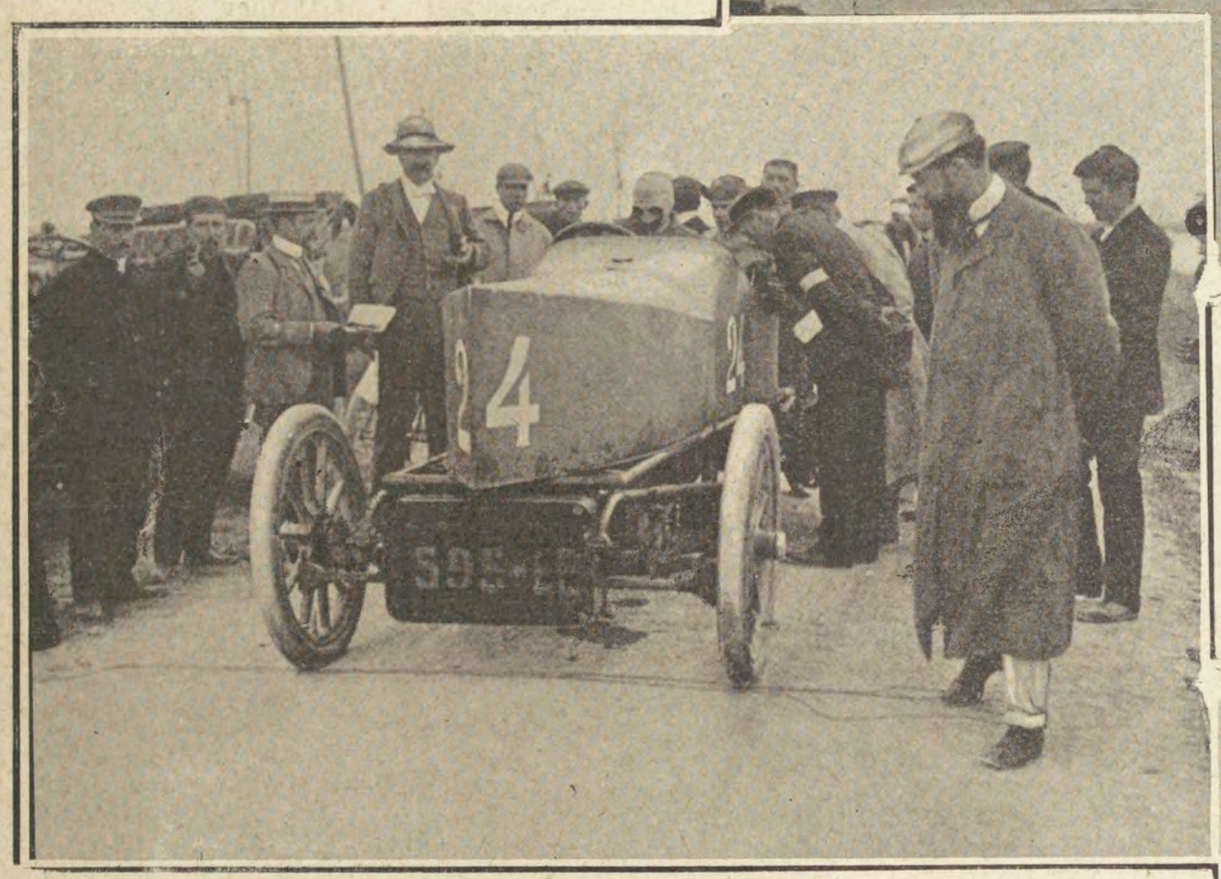
✣ ✣ ✣

C'est par la semaine de courses automobiles qu'on a commencé, cette annee. A dire vrai, tout marche un peu de pair. Hier, en revenant d'une promenade à Bruges, nous avons vu les poneys du polo galoper à perdre haleine

Au départ des épreuves de 5 000 mètres, sur la route de Nieuport-Snaerkerque.

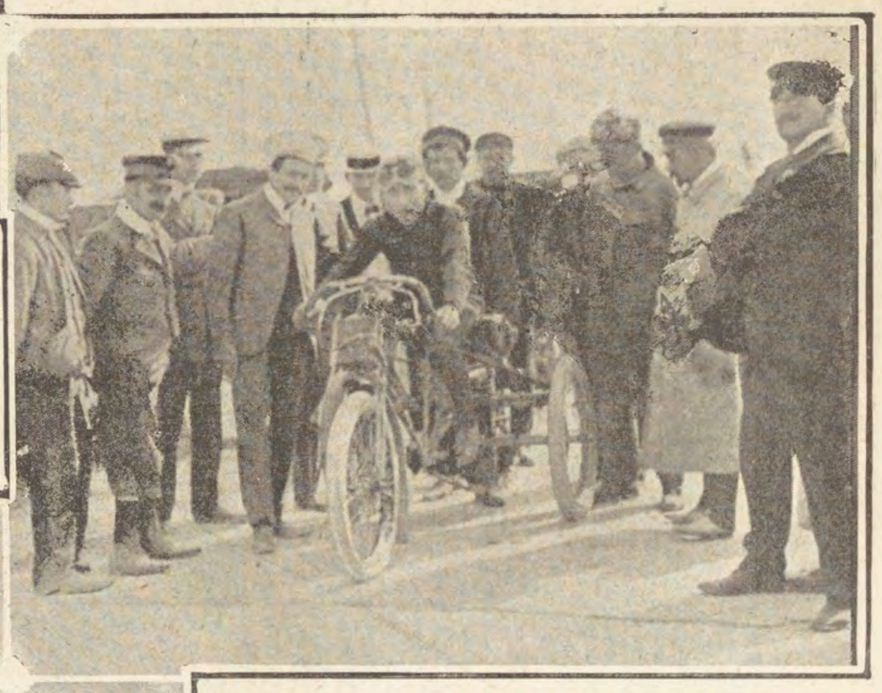
sur le tapis vert de l'hippodrome Wellington ; et de la fenêtre où j'écris ces lignes, je vois les barrières qu'on y dresse pour la première hippique qui a lieu cette après-midi.

Demain, nous aurons la course de vitesse sur le mille,

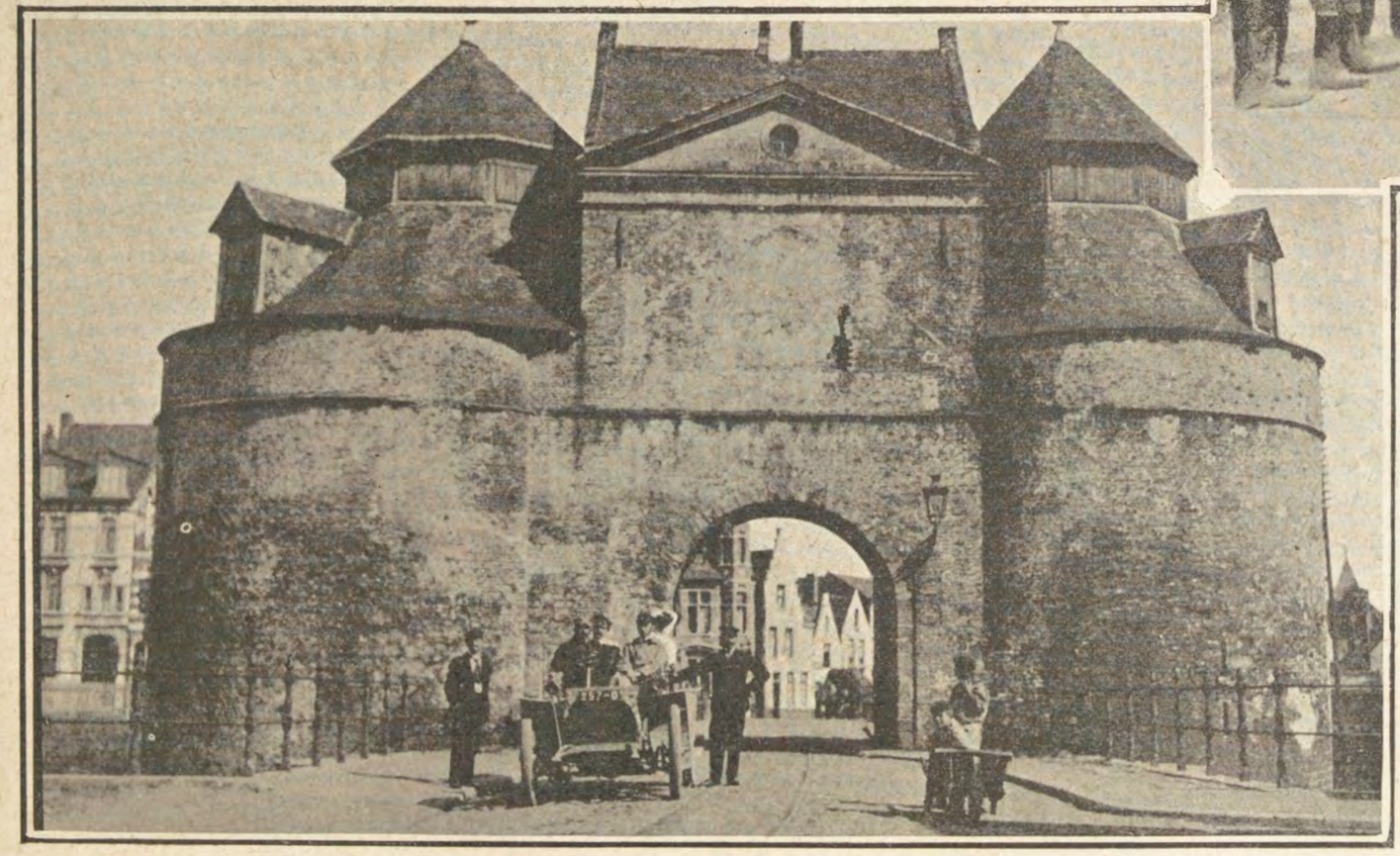


Rigolly, gagnant de l'épreuve de 10 kilomètres en 4 m. 39 s., record du monde. Pneumatiques *Michelin*.

départ arrêté, et mardi les courses auront un temps d'arrêt pour les régates à voiles. Vous voyez qu'ici l'on n'est pas exclusif, et qu'un savant travail d'organisation générale met tout à sa place, règle tous les efforts et les concerte en vue



Pilette, gagnant de l'épreuve de 10 kilomètres, motocycles, sur son tricycle de Dion-Bouton.



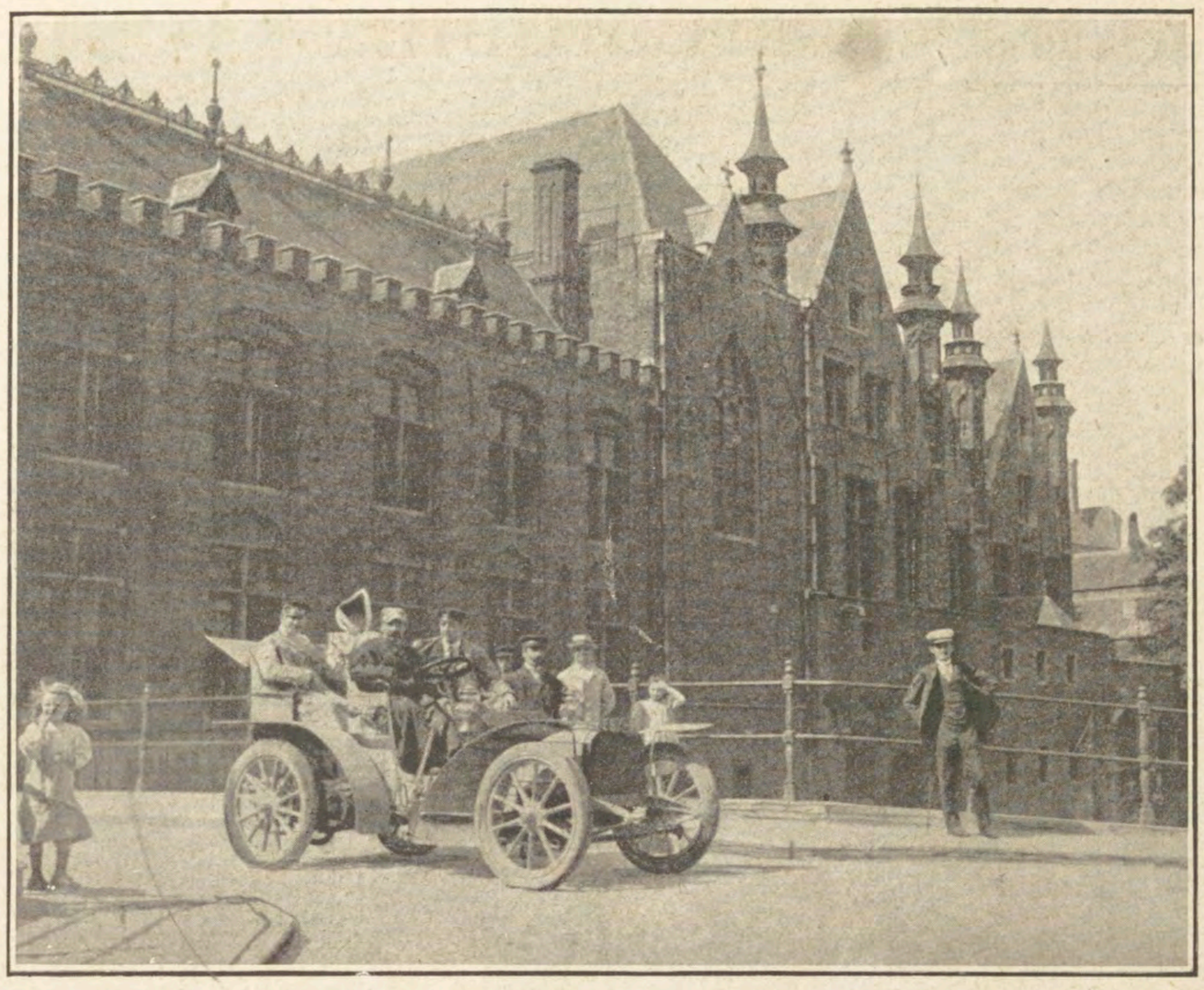
Les concurrents du Concours de Tourisme passent sous la porte de Bruges.

d'un but et d'un effort communs. Il y a eu d'ailleurs un effort colossal à faire ici pour mettre sur pied des courses d'automobiles ; je veux dire par là des courses qui méritent ce nom, car il y eut jadis, à l'hippodrome, même une série d'épreuves dont je puis parler avec autant de liberté que possible, car j'en avais été le promoteur, et il faut avouer franchement que c'était la négation même du sport, que ces steeple-chases de voitures incapables de fournir leur vitesse et luttant plutôt au petit bonheur que sur leur valeur réelle. Cela me rappelle par avance les courses d'Amérique, et rien que cela me dispense de l'envie d'aller les voir. Aujourd'hui, ici, il y a des courses véritables, parce qu'il y a de véritables routes.

Ce fut d'ailleurs un véritable chef-d'œuvre de patience et de volonté, que de les y avoir

créées. Il y a deux ans encore, la Flandre tout entière ne connaissait pas d'autres routes que ces beaux rubans de pierres aussi accidentés qu'une carte en relief des Alpes, et dont la route de la Défense à Rueil est, à Paris, le plus beau spécimen. Nous avons hier rencontré sur une de ces routes un cantonnier, c'est bien le mot qu'il avait sur sa casquette ou plutôt sur son chapeau de paille. Le brave homme n'a ni bêche, ni pioche, et l'on se demande de fait à quoi ces engins lui pourraient servir. Il a une toute petite binette et son grand métier consiste à arracher les herbes d'entre les pavés.

Et pourtant si les routes étaient passables, si Ostende n'était pas entourée de ce corset de pierre, de ces steinwegs, chemins des pavés, comme on dit en flamand, il est peu de pays où l'on pourrait faire d'aussi belles courses de vitesse, car il est peu de pays aussi plats et régulièrement plats. La route, quelle qu'elle soit, est toujours ou le long du canal ou va du canal à la mer, et la pente en est rigoureusement nulle. Dans la campagne de Bruges à Ostende, on voit dans les canaux l'eau rester immobile et verte, pourrissant sur place, faute du moindre courant. C'est bien d'ailleurs par son calme même une eau flamande, de ce prodigieux pays où les habitants ont un esprit dans lequel il serait impossible de trouver la moindre pente à la colère ou à un sentiment violent.



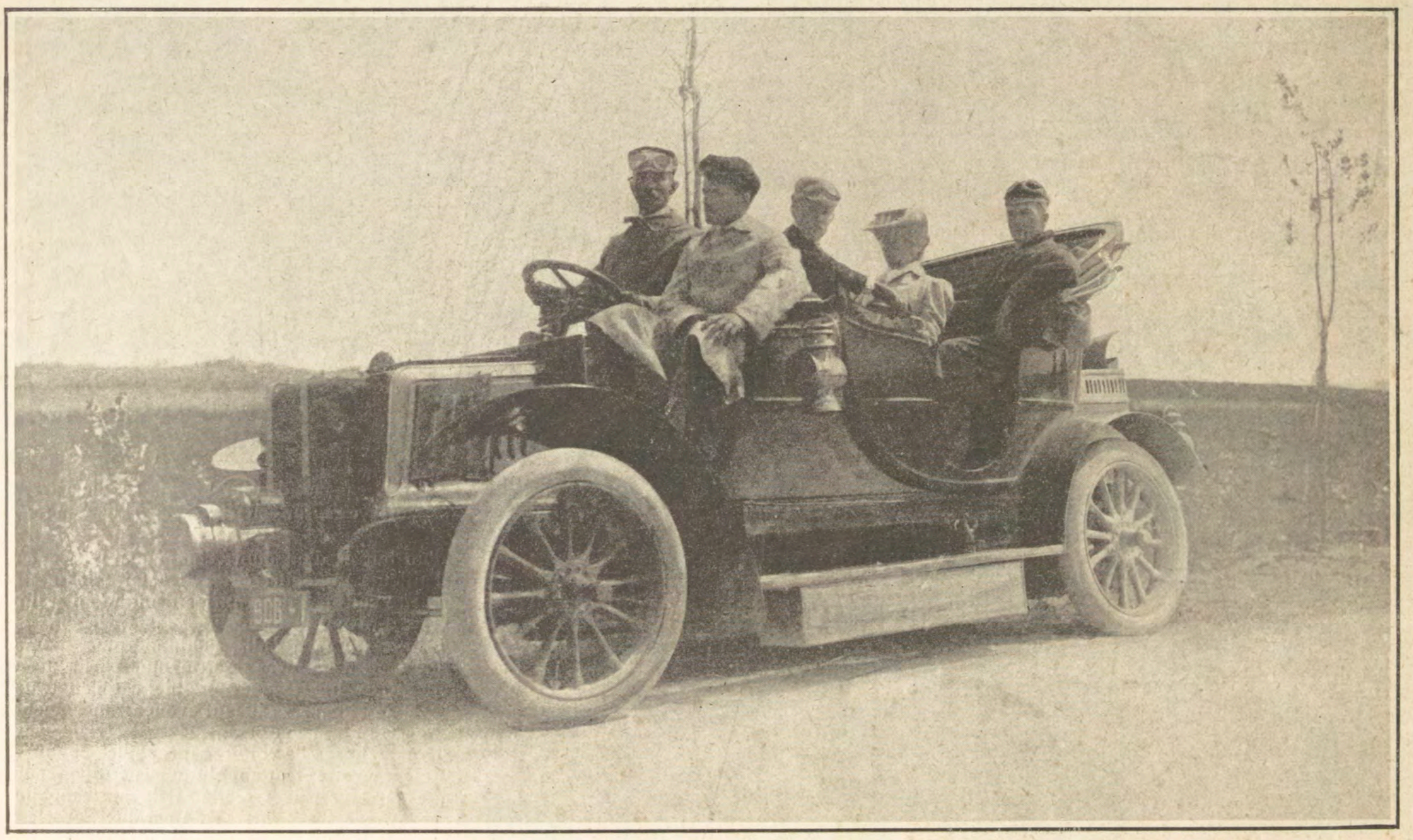
Nos envoyés spéciaux, Georges Prade et Georges Berg, traversent la rue de l'Ane-Aveugle, à Bruges, en suivant le Concours de Touristes.

Aussi, lorsque le roi des Belges, qui a littéralement adopté Ostende, et qui s'y est installé, voulut ajouter au développement de sa ville préférée, c'est par la création d'un réseau de routes macadamisées qu'il voulut commencer. Chauffeur lui-même, il connut l'importance de la route, et se rendit compte que les chauffeurs n'adopteraient, eux aussi, Ostende que si la route leur en était ouverte, et il créa et fit créer le système de routes qui commence à se dessiner dans ce pays et qui est bien une véritable résultante de l'automobile.

Le programme du mois en Belgique est d'ailleurs tout entier conçu dans une sage progression, allant de la simple course de vitesse à la grande épreuve de fond par excellence, le Circuit des Ardennes.

Pour le moment, nous n'en sommes qu'à la vitesse, à ces courses de vitesse qui sont faites pour faire connaître aux chauffeurs qu'il y a de belles routes désormais en Flandre, et que par-dessus cette muraille de pierre qui isolait jadis Ostende, on a jeté vers la France un pont, une route, la Route du Roi, que l'on va prolonger cette année jusqu'à Blankenberghe.

GEORGES PRADE.



Derville, gagnant de l'épreuve de 5.000 mètres, touristes, châssis au-dessous de 20.000 francs en 4 m. 17, sur sa voiture *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

OUVERTURE DU NEUVIÈME CONCOURS : TOULOUSE-PARIS PÉDESTRE
RÉSULTATS DU HUITIÈME CONCOURS — LE NAGEUR HOLBEIN —

QUEL est donc cet athlète?

Telle était — on s'en souvient — la question à résoudre pour notre huitième concours qui a été clos dimanche et dont on trouvera ci-après les résultats.

Les pronostiqueurs ont été très nombreux, mais il faut croire que la question était difficile, car les réponses exactes sont très rares. C'est tout juste si ***TRENTE ET UNE CARTES POSTALES*** portaient le véritable nom, celui du

NAGEUR HOLBEIN

Car la photographie reproduite était, en effet — on peut s'en rendre compte par le cliché ci-dessous, au complet, celui-ci — celle de l'athlète anglais qui s'est rendu célèbre dans le monde entier par ses tentatives de traversée de la Manche à la nage.

Parmi ce petit lot d'œdipes, le classement s'est donc fait sur la troisième question, celle du nombre de pronostics exacts. Et la palme est ainsi revenue à **Mlle Marcelle MANDAVIT**, 36, rue Monge, qui a indiqué *34 solutions justes,* et gagne ainsi le prix de cent francs. Le second prix, soit vingt-cinq francs, revient à **M. Gaston Robouant**, 135, rue de Paris, à Charenton, qui en a indiqué 27.

Voici maintenant les noms des autres pronostiqueurs qui ont découvert la personnalité de l'homme sans tête :

Néret, Paris; Sarrante, Carcassonne; Lebailly, Paris; Dubuc, Paris; Bruneau, Paris; Herdtlé, Paris; Alouis, Paris; Cloes, Paris; Brémoncourt, Paris; Lacroix, Paris; A Dubuc, Paris; Cabouille, Montguyon; Amed, Bilancourt; Chamby, Paris; Lamazère, Agen; Gustave Robouant, Charenton; Duchesne, Versailles; Deratier, Montguyon; Clair, Paris; Lvon, Paris; Pruède, Dignac-Médoc; Dunnen, Paris; Lacroix, Tracy-le-Mont; Chéry, Neuilly-sur-Seine; Pruède, Senousan; Bie, Charenton; Roger, Lille; Delaunay, Paris; Germaine Franck, Bayonne.

Bien que notre huitième concours soit terminé, le septième reste encore ouvert

JUSQU'A LUNDI PROCHAIN

lendemain de l'arrivée finale du Tour de France.

Rappelons, en effet, qu'il s'agit de nous envoyer une ou des épreuves d'instantanés représentant des vues de la course, qu'elles soient prises au départ, à l'arrivée ou en cours de route. Toutes celles qui présentent quelque intérêt et sont suffisamment bonnes pour être publiées dans la *Vie au Grand Air* le seront sans retard.

A ce sujet, il nous faut bien constater que l'idée de notre concours n'a pas été comprise par la plupart des concurrents. Si nous avons reçu un certain nombre d'épreuves (nous en publions quelques-unes dans le présent numéro), la plupart nous sont arrivées beaucoup trop tard pour que les exigences de l'actualité soient respectées.

Il convient de faire remarquer que, pour le classement, l'intérêt qu'offriront les épreuves jouera naturellement un grand rôle. Les instantanés pris en cours de route ou les à-côtés de la course seront toujours préférés à une photographie banale de départ ou d'arrivée.

Il sera alloué une prime de cinq francs

Pour CHAQUE PHOTOGRAPHIE PUBLIÉE

Puis, deux prix seront attribués aux deux meilleurs envois. Le premier dans l'ordre de mérite recevra une somme de cent francs; le second, vingt-cinq francs.

Nous allons maintenant nous occuper sans retard de notre concours suivant. Celui-ci aura lieu à l'occasion de

LA GRANDE COURSE PÉDESTRE

de Toulouse à Paris organisée par l'*Auto* et qui va se disputer du 1er au 7 août.

Il s'agira, cette fois encore, de répondre, par cartes postales, à une question, mais une question unique et toute nouvelle, on va le voir. La voici :

Quel jour et à quelle heure le leader de la course passera-t-il à la grille de Picardie, située juste à la sortie de Versailles ?

Pour guider nos lecteurs, nous les informons que le départ doit avoir lieu à Toulouse, le lundi, 1er août, vers 2 heures de l'après-midi et que la grille de Picardie est à 719 kilomètres du départ.

Nous prions instamment les pronostiqueurs d'indiquer une heure, avec des minutes et des secondes, afin d'éviter les dead-heat.

Comme d'habitude, les cartes postales seront seules admises et le concours sera clos

LE LUNDI Ier AOUT

c'est-à-dire que le timbre de la poste ne devra pas être postérieur à cette date.

Ajoutons que le gagnant du concours recevra une somme de **CENT francs** et le second classé, **vingt-cinq francs.**

BLOC-NOTES

Ce numéro, mis en vente au prix de 50 centimes, sera envoyé gratuitement à tous ceux des abonnés de la " Vie au Grand Air " qui en feront la demande.

NOTRE COUVERTURE

On est assez cachottier, à notre grande école militaire de gymnastique. C'est aux heures les plus matinales, et sans avertir personne, que les officiers instructeurs font procéder à des exercices vraiment dignes d'être connus et reproduits. Et c'est absolument par hasard que, revenant d'assister à des expériences de canots automobiles, l'un de nos photographes a pu saisir au passage le magnifique cliché que nous reproduisons sur notre couverture, et qui représente un adjudant de l'Ecole, plongeant, en tenue de campagne, du haut d'un perchoir dominant la Marne d'une quinzaine de mètres. C'est du ponton du restaurant Convert, bien connu des Rowingmen, que cette photographie a été prise.

LES SPORTS A PAU

Sous ce titre, la " Vie au Grand Air" fait paraître, cette semaine, un numéro hors série, qui forme un joli pendant à celui publié en 1902 sur les Pyrénées, à l'occasion du centenaire du Mont Perdu.

Ce numéro de 24 pages, tiré sur beau papier couché et renfermé dans une superbe couverture en trois couleurs, représentant un rendez-vous de chasse dans les environs de Pau, constitue une véritable revue des attractions de ce joyau de la France qu'est la ville de Henri IV. Les très jolies photographies de tous les sports pratiqués dans la capitale du Béarn, aussi bien que des vues les plus pittoresques de Luchon, de Salies, etc., donneront à tous ceux qui les verront l'envie de faire le voyage.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment on doit talquer

DANGER DE NE PAS TALQUER. — DANGER DE TALQUER TROP. — COMMENT UN EXCÈS DE TALC DÉTÉRIORE UN PNEUMATIQUE. — COMMENT TALQUER LA JUSTE MESURE.

Le talc est un lubrifiant dont la fonction consiste à faciliter le frottement de la chambre à air contre l'enveloppe.

Ce frottement est considérable. D'autre part, le roulement développe à l'intérieur des pneus une chaleur intense. Il n'y a donc pas de chambre à air qui résisterait à ces causes de destruction, si l'on n'utilisait pas le talc pour les combattre.

Le talc a le gros avantage, en favorisant le glissement, de faciliter le montage du pneumatique et d'éviter pour une large mesure les pinçons dont pourrait souffrir la chambre à air.

Donc, il faut talquer, soit pour éviter les inconvénients signalés, soit pour rendre plus commode le montage.

Mais il ne faut pas perdre de vue que l'excès en tout est un défaut et qu'il ne faut jamais abuser des meilleures choses.

Le talc est une poudre impalpable qui possède à un haut degré la propriété de pénétrer, de s'insinuer à travers les pores des corps qui s'opposent à son passage. C'est ce qui se produit pour le protecteur des enveloppes, protecteur en toile de coton très souple et à mailles un peu larges. Quand vous mettez un excès de talc, il se produit ce fait qu'en certains endroits le talc s'accumule. Par le fait du gonflage et du roulement, ces amas de talc se tassent, et la légère poudre s'infiltre à travers le protecteur et le décolle.

Ce décollage se produit sur deux lignes situées à droite et à gauche du roulement, de chaque côté de l'enveloppe, c'est-à-dire dans la région dangereuse par excellence, puisque c'est celle-là où s'effectue la flexion produite par le roulement ; pendant la marche, toutes les parties de cette région fléchissent et se relèvent successivement. Il se forme donc un véritable mouvement de soufflet, une sorte d'aspiration de talc à ces endroits.

Le talc ainsi aspiré commence donc par décoller le protecteur; peu à peu le tassement devient si énergique que l'amas du talc en vient à produire une sorte de croûte résistante qui forme un véritable corps dur, lequel provoque d'abord une coupure du protecteur. Les bords de cette coupure, durcis et maintenus par une partie ferme, cisaillent alors la chambre à air, et, chose infiniment plus grave, les effets combinés de l'un et de l'autre ne tardent pas ensuite à provoquer la coupure rapide des toiles essentielles de l'enveloppe.

Et remarquez bien qu'alors même que vous auriez parfaitement réparti votre talc à l'intérieur de l'enveloppe, s il y a excès dans la dose, le résultat sera le même. En effet, par suite des mouvements que vous imprimez à l'enveloppe pendant le montage, vous provoquez une chute de l'excès de talc qui va s'accumuler aux endroits où il trouvera une résistance à son passage, et dans tous les cas dans la partie la plus basse de l'enveloppe, pour y former des amas dont nous venons de voir le danger.

Nos lecteurs voient donc quelle importance exceptionnelle revêt cette question si simple en apparence du talcage.

Comment donc doit-on talquer et quelle est la juste mesure?

Pour le montage à faire à la remise, il faut avoir dans une caisse un ou deux kilos de talc.

Avant de mettre votre chambre à air en place, vous la roulez dans le talc de façon à ce que toutes ses parties y passent successivement.

Puis vous la secouez à l'air pour faire tomber l'excédent de talc qui aurait pu y rester attaché.

MICHELIN ET Cie.

FINANCE

En Vacances

C'est un fait : la Bourse est en vacances. La nôtre, d'ailleurs, imite les autres : les négociations, sur tous les marchés financiers, sont nulles.

Cela tient-il uniquement à la saison? Sans doute, en été, il n'y a jamais de bien ardent que le soleil; mais si, cette année, le calme habituel à l'époque estivale est survenu plus tôt et règne plus complètement, on en doit chercher la raison dans les événements d'Extrême-Orient.

Le public se rend compte qu'ils vont entrer dans une période d'activité, que les belligérants sont à la veille de combats décisits... et il en attend le résultat.

Les seuls mouvements de la cote sont occasionnés par les dépêches relatives à la guerre russo-japonaise, et cette guerre retient les capitaux dans une absolue réserve dont ils ne sortiront qu'à une heure de crise, de panique (qui se produira fatalement) qui leur sera l'occasion de placements avantageux.

Pour ces diverses raisons les places financières sont inertes, stagnantes.

C. LEVRAI.

BORDEAUX - PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

RÈGLEMENT

ARTICLE PREMIER. Tous les concurrents, en signant leur engagement, déclarent accepter tous les articles dudit règlement et se soumettre aux décisions des commissaires de l'épreuve; ces décisions sont sans appel.

ART. 2. Aucun engagement n'est valable s'il n'est accompagné du montant du droit d'inscription, qui est fixé à 100 francs; la moitié de l'entree, soit 50 francs, sera remboursée aux concurrents dont la declaration de forfait aura été reçue le 20 septembre, avant 4 heures du soir.

ART 3. Avant le départ, tous les concurrents, hommes et chevaux, seront photographiés par les soins du comité.

(La photographie du cheval et du concurrent — prise sous trois faces — et leur signalement empêcheront toute substitution, en cours de route, de cheval ou de cavalier.)

ART. 4. Il est interdit, sous peine d'exclusion, de changer en cours de route le cheval, le conducteur ou le cavalier; les concurrents pourront se faire aider pourtant en cours de route, aux étapes, aux lieux de repos choisis par eux, par une ou plusieurs personnes à leur service, mais c'est le même cavalier, le même conducteur, qui devra seul et pendant toute la durée du raid conduire ou monter son cheval.

ART. 5. Il est loisible aux concurrents de changer leur harnachement en cours de route, de le faire réparer en cas d'accident; mais ils devront en faire la declaration — qui sera mentionnée sur leur " carnet de route " — au plus prochain contrôle.

ART. 6. Les concurrents devront suivre exactement l'itinéraire indiqué sous peine de disqualification. L'itinéraire fixé est le suivant: Bordeaux, Libourne, Coutras, Angoulême, Cognac, Saintes, Rochefort, La Rochelle, Niort, Poitiers, Châtellerault, Tours, Blois, Orléans, Dourdan, Versailles.

Soit: 800 kilomètres environ.

ART. 7. Aucune allure n'est imposée aux concurrents.

ART. 8. Les concurrents devront eux-mêmes établir leur horaire; c'est-à-dire qu'ils ne seront pas obligés de s'arrêter ou de se reposer après un certain nombre de kilomètres parcourus. Cependant le comité les engage à s'arrêter dans les villes où seront installés les contrôles, dans lesquelles ils trouveront plus de facilités pour se loger, eux et leurs chevaux.

ART. 9. Tous les 40 kilomètres environ, un contrôle avec infirmerie et maréchalerie vétérinaires sera installé. Les concurrents devront y faire viser leur " carnet de route " et signer la feuille de contrôle.

ART. 10. Toute réclamation en cours de route devra être adressée au contrôle le plus voisin.

ART. 11. Sur le carnet de route, qui, outre le signalement du cheval, sa photographie, la photographie du conducteur ou du cavalier, contiendra une carte très claire du parcours, seront indiqués les contrôles où le concurrent devra obligatoirement faire apposer un visa et porter l'heure de son passage.

En outre, les hôtels, auberges et autres lieux susceptibles de recevoir hommes et chevaux seront indiqués en face du nom de chaque contrôle, ainsi que les prix consentis par lesdits hôteliers ou logeurs. Le comité s'efforcera d'obtenir dans tous ces lieux des prix de faveur réservés uniquement aux concurrents.

Du reste, les commissaires locaux et contrôleurs donneront aux concurrents, au sujet de la nourriture et du logement, toutes les indications nécessaires.

ART. 12. Pour que les concurrents ne soient pas tentés de transformer l'épreuve en course sur route, le comité a décidé de neutraliser 65 heures sur la totalité de la durée du parcours; c'est-à-dire que les concurrents devront obligatoirement prendre au minimum 65 heures de repos. Ce nombre d'heures sera constaté sur le carnet de route par les contrôleurs, les concurrents seront libres de prendre ces repos quand bon leur semblera. Si au dernier contrôle avant Versailles, un concurrent n'a pas ses 65 heures de repos, il ne pourra repartir que lorsqu'elles seront atteintes.

ART. 13. Le départ de l'épreuve aura lieu à Bordeaux le 9 octobre 1904. Tous les concurrents devront être rendus à Bordeaux le 6 octobre, dans la matinée, pour les opérations de classement de départ, photographies, établissement du signalement.

(A suivre.)

PARIS
5, Rue Scribe (IXe)

Téléphone 240-52
Adresse Télégraphique :
PHOTO-PARIS

PHOTO-HALL

PARIS
5, Rue Scribe (IXe)

Téléphone 240-52
Adresse Télégraphique :
PHOTO-PARIS

N. B. — Tous nos appareils sont gainés en maroquin premier choix et accompagnés d'une instruction.
De plus, ils sont formellement garantis et échangés sans difficulté lorsqu'ils ne sont pas au goût du client.

PERFECT-DÉTECTIVE N° 1

Viseurs clairs, compteur, écrous, obturateur pose et instantané, *objectif achromatique*, diaphragmes iris, niveaux, 12 porteplaques 9×12.

35 Francs

Le même appareil avec objectif rectiligne ..... **45** Fr

PERFECT-DÉTECTIVE N° 1bis

Viseurs clairs, écrous, compteur, obturateur pose et instantané, niveaux, *objectif rectiligne*, diaphragmes iris, 12 porteplaques 6 1/2 × 9, poire et tube caoutchouc.

60 Francs

Le même appareil 12 plaques 9×12 .... **70** Fr

PERFECT-DÉTECTIVE N° 2

Viseurs clairs redresseurs, écrous, compteur, obturateur au doigt ou à la poire, niveaux, *objectif rectiligne* PHOTO-HALL, 12 porteplaques 9×12, poire et tube caoutchouc.

90 Francs

Le même appareil avec objectif HERMAGIS. **115** Fr.

PERFECT-DÉTECTIVE N° 3

Viseurs clairs redresseurs, écrous, compteur, obturateur vitesse variable, pose et instantané, au doigt ou à la poire, niveaux, *objetif anastigmat* STEINHEIL à diaphragmes iris, 12 porteplaques 9×12.

145 Francs

Le même appareil avec objectif ZEISS... **195** Fr.

PERFECT-DÉTECTIVE N° 4

Viseurs clairs redresseurs, écrous, compteur, obturateur pose et instantané, au doigt ou à la poire, niveaux, *objetif anastigmat* STEINHEIL à décentrement, diaphragmes iris, 12 porteplaques 9×12.

160 Francs

Le même appareil avec objectif ZEISS.... **210** Fr.

PERFECT-PLIANT N° 1

Appareil en acajou, gaine maroquin, pour plaques 9×12, soufflet peau, viseur, poignée, écrous, *objectif achromatique* avec obturateur pour pose ou instantané et poire avec tube caoutchouc, trois châssis métalliques pour plaques 9×12.

35 Francs

Le même appareil avec objectif rectiligne ..... **45** Fr.

PERFECT-PLIANT N° 2

Appareil en acajou, gainé maroquin, pour plaques 9×12, soufflet peau, viseur, poignée, écrous, *objectif rectiligne*, avec obturateur de précision *Unicum* et poire avec tube caoutchouc, trois châssis métalliques pour plaques 9×12.

70 Francs

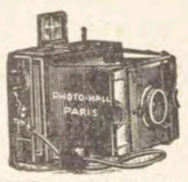
Le même appareil avec objectif HERMAGIS. **95** Fr.

PERFECT-PLIANT N° 3

Appareil en aluminium gainé peau, pour pellicules 8×10 1/2 en bobines ou pour plaques 9×12, soufflet peau, *objectif rectiligne décentrable*, diaphragmes, obturateur pose ou instantané, au doigt ou à la poire, viseur clair, écrous.

85 Francs

Le même appareil avec objectif anastigmat PHOTO-HALL. **150** Fr.

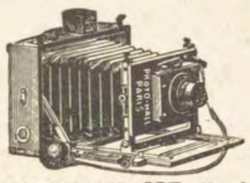


PERFECT FOCAL PLANE

Appareil pliant gainé en maroquin, soufflet peau, obturateur de plaque donnant jusqu'au 1/1500 de seconde, *objectif anastigmat* PHOTO-HALL, châssis à magasin contenant 12 porteplaques 9×12, poire et tube caoutchouc.

200 Francs

Le même appareil avec objectif anastigmat ZEISS ou GOERZ. **260** Fr.



FOLDING-PERFECT N° 1

Chambre pliante très légère en noyer ciré, soufflet peau, 3 châssis doubles à rideaux, 1 viseur, 1 châssis à glace dépolie, 1 *objectif* PHOTO-HALL, 1 obturateur à rideau, 2 niveaux, 2 écrous, poire et tube caoutchouc.

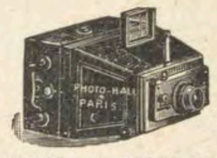
Format	9×12	13×18
Objectif rectiligne...	95f	115f
Objectif anastigmat...	145f	178

PERFECT-JUMELLE N° 0

Jumelle gainée en maroquin pour plaques 9×12, niveaux, écrous, viseur pliant, *objectif rectiligne* avec obturateur pour pose ou instantané, au doigt ou à la poire, six châssis métalliques, étui dur à courroie.

70 Francs

Le même appareil avec objectif HERMAGIS. **95** Fr.



PERFECT-JUMELLE N° 1

Viseur pliant, écrous, compteur, obturateur pose et instantané, au doigt ou à la poire, niveaux, magasin contenant 12 châssis 9×12, *objectif anastigmat* PHOTO-HALL diaphragmes iris, étui cuir.

190 Francs

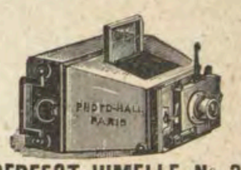
Le même appareil avec objectif ZEISS.... **250** Fr.

PERFECT-JUMELLE N° 2

Viseur clair pliant, écrous, compteur, obturateur pose et instantané, au doigt ou à la poire, niveaux, magasin 12 châssis 9×12, *objectif anastigmat* PHOTO-HALL se déplaçant, diaphragmes iris, étui cuir dur.

225 Francs

Le même appareil avec objectif ZEISS.. **285** Fr.



PERFECT-JUMELLE N° 3

construite toute en aluminium.

Viseur pliant, écrous, compteur, obturateur, pose et instantané au doigt ou à la poire, niveaux, magasin, 12 châssis 9×12, *objectif anastigmat* PHOTO-HALL se deplaçant, étui cuir.

275 Francs

Le même appareil monté avec objectif ZEISS. **335** Fr.

CATALOGUE ILLUSTRÉ GRATUIT ET FRANCO SUR DEMANDE